



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

A 407004



Library of the University of Michigan
Bought with the income
of the
Ford - Messer
Bequest



E. F. FARRIS





G
11
18682

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Septième série

TOME IX

LISTE

DES PRÉSIDENTS HONORAIRES DE LA SOCIÉTÉ¹

MM.	MM.	MM.
* Marquis DE LAPLACE.	* Comte JAUBERT.	* DUC DE BEAUMONT.
* Marquis DE PASTORET.	* Baron DE LAS CASES.	* ROULAND.
* V ^{te} DE CHATEAUBRIAND.	* VILLEMAIN.	* Amir. DESFOSSÉS.
* C ^{te} CHABROL DE VOLVIC.	* CUNIN-GRIDAINÉ.	C. DE GROSSOLLES-FLA-
* BECQUEY.	* Amiral baron ROUSSIN.	MARENS.
* C ^{te} CHABROL DE CROU-	* Am. baron DE MACKAU.	* Duc DE PERSIGNY.
SOL.	* B ^{re} Alex. DE HUMBOLDT.	* Vice-amiral DE LA RON-
* Baron Georges CUVIER.	* Vice-amiral HALGAN.	CIÈRE LE NOURY.
* B ^{re} HYDE DE NEUVILLE	* Baron WALCKENAER.	* Comte WALEWSKI.
* Duc DE DOUDEAUVILLE.	* Comte MOLÉ.	DE QUATREFAGES.
* Comte D'ARGOUT.	* DE LA ROQUETTE.	* MICHEL CHEVALIER.
* J.-B. EYRIÈS.	* JOMARD.	ALFRED MAURY.
* Vice-amiral DE RIGNY.	* DUMAS.	VIVIEN DE ST-MARTIN.
* Contre-am. d'URVILLE.	* Contre-am. MATHIEU.	* M ^{rs} DE CHASSELOUP-
* Duc DECAZES.	* Vice-amir. LA PLACE.	LAUBAT.
* Comte DE MONTALIVET.	* Hippolyte FORTOUL.	MEURAND.
* Baron DE BARANTE.	* LEFEBVRE-DURUFLÉ.	Contre-am. MOUCHEZ.
* Général baron PELET.	* GUIGNIAUT.	Ferdinand DE LESSEPS
* GUIZOT.	* DAUSSY.	Alp. MILNE-EDWARDS.
* DE SALVANDY.	* Général DAUMAS.	Alfred GRANDIDIER.
* Baron TUPINIER.		

COMPOSITION DU BUREAU DE LA SOCIÉTÉ

POUR L'ANNÉE 1888-1889

<i>Président</i>	M. Ferdinand DE LESSEPS, membre de l'Institut.
<i>Vice-présidents</i> ..	{ M. Alfred GRANDIDIER, membre de l'Institut.
	{ M. Albert de LAPPARENT, professeur de géologie.
<i>Scrutateurs</i>	{ M. Édouard CASPARI, ingénieur hydrographe.
	{ M. Charles VÉLAIN, professeur de géographie physique.
<i>Secrétaire</i>	M. Gabriel BONVALOT.

TRÉSORIER DE LA SOCIÉTÉ

M. MEIGNEN, notaire honoraire.

ARCHITECTE DE LA SOCIÉTÉ

M. Édouard LEUDIÈRE.

AGENCE

M. Charles AUBRY, agent,
Hôtel de la Société, boulevard Saint-Germain, 184.

1. La Société a perdu tous les Présidents dont les noms sont précédés d'un *

BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

RÉDIGÉ
AVEC LE CONCOURS DE LA SECTION DE PUBLICATION

PAR
LES SECRÉTAIRES DE LA COMMISSION CENTRALE

SEPTIÈME SÉRIE. — TOME NEUVIÈME

ANNÉE 1888

PARIS
SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

184, Boulevard Saint-Germain, 184

1888

COMPOSITION DU BUREAU

ET DES SECTIONS DE LA COMMISSION CENTRALE

POUR 1888

BUREAU

<i>Président</i>	M. le Dr E. T. HAMY.
<i>Vice-présidents</i>	{ M. Alph. MILNE-EDWARDS, de l'Institut. M. le comte H. de BIZEMONT.
<i>Secrétaire général</i>	M. Charles MAUNOIR.
<i>Secrétaire adjoint</i> ...	M. Jules GIRARD.
	<i>Secrétaire général honoraire.</i> M. V.-A. MALTE-BRUN.
	<i>Archiviste-bibliothécaire</i> M. James JACKSON.

Section de Correspondance

MM. A. d'Abbadie, de l'Institut.	MM. William Huber.
E. Cheysson.	le comte de Marsy.
A. Daubrée, de l'Institut.	Georges Perin, député.
Charles Gauthiot.	Franz Schrader.
Adrien Germain.	Louis Vignes, contre-amiral.
Victor Guérin.	

Section de Publication

MM. Barbié du Bocage.	MM. Émile Levasseur, de l'Institut.
Henri Duveyrier.	V.-A. Malte-Brun.
P. Foncin.	J.-B. Paquier.
Jules Garnier	de Quatrefages, de l'Institut.
James Jackson.	E.-G. Rey.
Janssen, de l'Institut.	Vidal de La Blache.

Section de Comptabilité

MM. Bouquet de la Grye, de l'Inst.	MM. Meignen, notaire honoraire,
Casimir Delamarre.	trésorier.
Alfred Grandidier, de l'Institut.	Paul Mirabaud.
William Martin.	Charles Schlumberger.

Membres honoraires de la Commission centrale

MM. Édouard Charton, de l'Institut, sénateur. — Jules Codine. — Le Dr Alfred Dumas. — Alfred Maury, de l'Institut. — Le vice-amiral Paris, de Saint-Martin.

ENTRALE

RAPPORT

SUR

LES TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRA

ET SUR

LES PROGRÈS DES SCIENCES GÉOGRAPHIQUES

stitut.

PENDANT L'ANNÉE 1887

PAR CH. MAUNOIR

Secrétaire général de la Commission centrale

6.

uté.

tre-amiral.

e l'Institut.

l'Institut.

honoraire,

erger.

le

odine. — Le
amiral Paris,

L'année dont le millésime va disparaître du calendrier n'a pas été moins féconde que la précédente au point de vue des progrès de la géographie. Elle a vu s'accomplir de nombreux voyages, ou se produire de nombreuses découvertes qui ont permis d'apprécier dans toute leur portée les résultats de voyages antérieurs. Des ouvrages, des cartes nouvelles sont venus accroître les bibliothèques géographiques, grossir le trésor déjà si opulent auquel vont les travailleurs sans cesse occupés à remanier le tableau de la terre.

Les pages qui suivent contiennent un résumé de ces travaux principaux par lesquels 1887 marquera dans l'histoire de la géographie. Comme d'habitude, cet exposé sera présenté dans un cadre bien étroit, en raison de l'importance, de la quantité des éléments auxquels il doit accorder une attention particulière.

Comme d'habitude aussi, les détails relatifs à la vie intérieure de la Société seront quelque peu sacrifiés aux exigences du monument géographique proprement dit.

Enumérer les vides que la mort a faits parmi nous

être le premier soin de votre rapporteur. Si aucun des adeptes les plus autorisés de la géographie française n'a été enlevé, nous avons à déplorer la perte de plusieurs hommes distingués et de collègues très attachés à notre association. Parmi les derniers il faut nommer d'abord le plus ancien, le marquis de Blosseville, qui devint des nôtres en 1834, au moment où son frère, Jules de Blosseville, partait pour les régions polaires avec la *Lilloise*, qui ne revint jamais.

Ceux d'entre nous qui appartiennent depuis quelques années à la Société de géographie se rappelleront sans doute un collègue affable, zélé pour nos intérêts communs et qui, en 1843, avait été l'un des lauréats de la Société; Philippe-Auguste de Morineau, admis parmi nous en 1842, a présenté à la Société diverses communications relatives aux États-Unis et au Mexique, où il avait résidé pendant assez longtemps.

Deux noms qui honoraient notre liste depuis 1875 et 1876 en vont être effacés par la mort d'Alexandre-Charles Surell et de Louis Ruelle.

Alexandre Surell, qui comptait parmi nous depuis 1875, est l'un des hommes qui ont le plus honoré le corps des ponts et chaussées. Son *Étude sur les torrents des Alpes* est devenue la base de la législation qui protège actuellement nos montagnes. Dans l'introduction de son admirable travail, Surell compare les Landes menacées par les montagnes de sable aux Alpes ravagées par les déjections des torrents. La conclusion que n'a pas tirée sa modestie a été formulée par un directeur de la ligne du Midi, qui a comparé l'œuvre de Surell à celle de Brémontier; toutes les deux elles auront la fortune méritée que le temps les grandira au lieu de les faire oublier.

Ruelle qui, en ces dernières années, s'était montré fort assidu à nos séances, fut l'un des premiers par le mérite comme par l'ancienneté, de la savante et laborieuse phalange à laquelle notre pays doit son réseau de voies ferrées; il en a, pour sa part, construit 4,000 kilomètres, soit en

ÉTÉ

aucun des
gaise n'a été
urs hommes
association.
plus ancien,
en 1834, au
ait pour les
amaïs.
is quelques
t sans doute
nuns et qui,
é; Philippe-
2, a présenté
x États-Unis
longtemps.
1875 et 1876
arles Surell

depuis 1875,
e corps des
ts des Alpes
ctuellement
mirable tra-
s montagnes
les torrents.
té formulée
paré l'œuvre
elles auront
lieu de les

montré fort
r le mérite
ieuse pha-
ies ferrées;
es, soit en

ET SUR LES PROGRÈS DES SCIENCES GÉOGRAPHIQUES

France, soit en Algérie. C'est là un titre à la reconnaissance et aux regrets d'une Société de géographie. M. Ruytenau appartenait à la nôtre depuis 1879.

Un collègue mort bien jeune en emportant toutes ses espérances, Louis Péan de Saint-Gilles, ingénieur des mines, s'était fait remarquer par une étude géologique des mines d'argent de la Californie. Il avait été inscrit dans la Société en 1885. Le capitaine Henri Pleigneur, de la marine, membre de la Société depuis 1886, avait été en accomplissant une mission géographique. Il avait fait des levés de rivière dans l'ouest africain, quand il fut englouti par un rapide. Il était reparti pour l'Afrique après avoir achevé la mise au net des levés topographiques. Il avait été chargé pendant la mission du commandant de M. Ballay sur le Congo et l'Ogôwé.

Enfin la Société venait à peine de porter sur ses listes le nom du conseiller Antonio Augusto d'Aguiar, élu à la Société de géographie de Lisbonne, quand ce si distingué a été prématurément enlevé à la science.

La Société a perdu encore :

MM. Victor Herran, ancien ministre du Honduras (1866); — Couillet (1866); — L. Sagansan, géographe de la répartition des postes (1866); — Henri Chevalier, ancien directeur d'institution (1868); — Henri Cottin, propriétaire (1868); — François Devay (1868); — Paul-Bernard-Labrosse, inspecteur général des mines, directeur de l'école des mines (1868); — le vice-amiral Siméon Bourgois (1870); — Manuel (1871); — Jean Dollfus, député au Reichstag (1871); — Édouard Truchon, négociant (1873); — Jean-Paul Truchon, capitaine de frégate en retraite (1874); — François Combanair, ancien président de la chambre de commerce française de Lima (1875); — Jacques-Henri Delesse, sous-chef au ministère des travaux

1. Les millésimes entre parenthèses indiquent les années d'entrée dans la Société.

(1875); — Louis Florent Lefebvre, conseiller général du Pas-de-Calais (1875); — le comte de Bulet (1875); — Charles-André Guibal, inspecteur des ponts et chaussées en retraite (1876); — Edmond-Richard Wallace (1877); — Léon Bourgoïn, président honoraire du tribunal de Corbeil (1878); — Hippolyte Cahuzac, ancien banquier (1879); — Fernando Guerrero, intendant général honoraire des finances en Espagne (1879); — Louis Lamblin, ancien sous-directeur au Ministère des Finances (1879); — Gustave Lehmann, ingénieur (1879); — le comte Alfred-Georges-Henri de Cassaigne de Beaufort de Miramon, capitaine au 11^e régiment de chasseurs (1879); — Émile-Désiré Krætzner, consul général de France (1880); — Geoffroy, ancien directeur de la faïencerie de Gien (1880); — le comte de Blacas (1881); — le comte Emmanuel de Flavigny (1881); — Daniel, ancien capitaine au long cours (1882); — Adolphe Fitz Verploegh, ancien directeur de l'intérieur à Java (1882); — Pascal Contre, ingénieur national de La Paz et Yungas (1883); — Léon Fromentin (1884); — Barthélemy Verzeaux, capitaine aux tirailleurs sénégalais (1885); — le baron Axel d'Adelsward (1885).

Les soins constants, actifs et dévoués de M. Paul Mirabaud, président de notre section de comptabilité, continuent à maintenir nos budgets en équilibre. Ce ne sera pas là une tâche aisée tant que n'auront pas été amorties les lourdes charges dont est grevé l'immeuble qui nous abrite. La Société ne peut qu'appeler de ses vœux un acte de libéralité qui lui permettrait d'affecter à des explorations les sommes actuellement consacrées à rembourser l'emprunt contracté pour la construction de son hôtel.

Les intérêts de la bibliothèque continuent à être particulièrement bien servis par notre archiviste-bibliothécaire, M. J. Jackson, dont les démarches incessantes et les dons accroissent les ressources mises par la Société à la disposi-

tion de ses membres. Auteurs et éditeurs français continuent à faire hommage à notre association de leurs publications géographiques. Ceux d'entre nous qui consultent la bibliothèque ou seulement parcourent les listes des ouvrages enregistrés à chaque séance, se rendent compte du nombre, de l'importance de ces libéralités. Il est juste de reconnaître que des publications étrangères en grand nombre viennent également enrichir les collections de la plus ancienne des Sociétés de géographie. Enfin, comme toutes les années, le secrétaire général doit, en votre nom, remercier M. Charles Aubry, notre agent, qui apporte tant de zèle, tant d'attention dans l'accomplissement des devoirs multiples dont il est chargé.

Le Service géographique de l'armée et le Service hydrographique de la marine seront, selon l'habitude et en raison de l'importance de leurs travaux, signalés en tête de ce rapport. Leur tâche essentielle est, en effet, de doter la géographie d'œuvres lentement mais solidement construites et dans l'exécution desquelles la science a une large part.

Est-il exagéré d'avancer que, même parmi les officiers, beaucoup n'ont qu'une vague notion du Service géographique de l'armée, de l'importance, de la diversité, de la délicatesse des travaux qui s'y accomplissent ? Les proportions puissantes de la machine de guerre dont il fait partie le diminuent, mais, considéré de notre point de vue, il redevient ce qu'il est en réalité, une grande institution trop peu connue, bien qu'elle soit tout à fait digne de l'intérêt public.

Voici quelle a été, pour 1887, l'œuvre de chacune des quatre sections qui constituent le Service géographique de l'armée.

La section géodésique a poursuivi jusqu'au parallèle d'Amiens les opérations de la nouvelle méridienne de la France ; tandis que MM. le commandant Bassot et le capitaine Defforges s'acquittaient de cette tâche, M. le capitaine

Tracou opérait la jonction de deux côtés des réseaux français et italien ; l'un, le côté Cheiron-Grand Coyer, appartient au parallèle de Rodez, et l'autre, le côté Meunier-Tournairet, appartient à la chaîne italienne des Alpes.

Des mesures sur l'intensité de la pesanteur, et le raccordement de l'observatoire de Nice avec la triangulation française ont été exécutés en même temps. Cet établissement devient ainsi une station géodésique et astronomique de notre réseau.

En Algérie, la triangulation de la méridienne de Laghouat a été exécutée dans l'automne de 1886, sous la direction de M. le commandant Bassot. Partant du côté Zaccar-Amrouna, de la chaîne parallèle d'Alger, elle s'étend jusqu'au sud de Laghouat, sur un développement de $2^{\circ}42'$, soit environ 300 kilomètres. Elle ne comporte que treize stations et quinze grands triangles dont les plus grands côtés ont jusqu'à 90 kilomètres. L'erreur de fermeture de ces triangles est, en moyenne, de $0^{\circ}8$ (sexagésimale).

Huit stations secondaires ont été, en outre, occupées pour raccorder au réseau les stations agronomiques de Guelt-es-Stel et de Laghouat, et une base de vérification d'une longueur de 7,000 mètres environ a été reconnue sur le plateau de Laghouat.

Les observations ont été conduites d'après une méthode nouvelle : les observateurs, divisés en trois brigades, opéraient simultanément aux trois sommets d'un même triangle : tous les points à viser étaient occupés par des postes optiques éclairant les lieux de station, le jour avec des miroirs héliotropiques et la nuit avec des collimateurs optiques à pétrole. Grâce à cette disposition, les mesures d'angles ont pu être effectuées dans un délai de deux mois.

La méridienne de Laghouat prolonge jusqu'à la limite nord du Sahara le grand arc méridien qui part du nord de l'Écosse, traverse l'Angleterre, la France, l'Espagne et l'Algérie ; elle donne à cet arc une longueur en latitude de plus de 28° .

Des observations de latitude simultanées ont été faites en même temps aux stations astronomiques d'Alger et de Laghouat, par les distances zénithales méridiennes d'étoiles appartenant à un catalogue commun aux deux stations, en sorte que la différence de latitude de ces deux stations est indépendante des erreurs du catalogue et de l'influence de la saison.

Enfin, en 1887, le Service géographique a publié le tome XIII du *Mémorial du Dépôt de la Guerre*, qui contient un mémoire détaillé, établi avec le concours de M. le général Ibañez, sur la jonction géodésique de l'Espagne et de l'Algérie, et le récit des opérations qui s'y rattachent.

La section des levés de précision, sous la direction de M. le lieutenant-colonel de la Noë, a continué ses levés au 1/10,000^e et au 1/20,000^e des environs des places fortes.

Elle a levé ainsi, à ces deux échelles, près de 165,000 hectares. Elle a procédé, en outre, à la mesure de la superficie des arrondissements de la France. La mesure de la surface totale et celle des départements avaient été exécutées l'hiver précédent.

Pendant l'hiver de 1887, les levés de la carte d'Algérie à 1/50,000^e ont été activement poursuivis par la section de topographie. Huit brigades, sous la direction de M. le colonel Mercier, ont été envoyées dans les provinces d'Alger, d'Oran et de Constantine, pour y continuer les travaux de leurs prédécesseurs.

Du mois de juin au mois de décembre, les chefs des brigades, rentrés à Paris, ont achevé la mise au net de ces travaux et préparé la campagne suivante.

Pendant ce temps d'autres officiers, choisis parmi les meilleurs topographes d'un certain nombre de corps d'armée, étaient chargés d'exécuter sur vingt-huit départements une revision de la carte de France. Ces travaux, repris chaque année avec zèle et persévérance, permettront bientôt au Service géographique d'avoir les diverses éditions de la carte

de France au courant des derniers changements que la main de l'homme et les agents atmosphériques font subir d'une façon continue à la surface du sol.

En même temps, ce service produisait une carte du Tonkin au 1/500,000^e en trois couleurs et rassemblait les matériaux pour une nouvelle carte des étapes.

La section de cartographie comprend les services du dessin, de la gravure, de la photographie et de l'imprimerie. Son activité, entretenue par des besoins qui s'accroissent chaque jour, est devenue incessante. Sous la direction de M. le lieutenant-colonel Foucher, elle a publié, en 1887, quarante-six feuilles de l'édition zincographique à 1/80,000^e revisées l'année précédente; elle a, de plus, achevé la correction de treize planches de la carte à 1/80,000^e sur cuivre.

La gravure de la feuille vi de la carte de France à 1/600,000^e a été poussée avec activité et presque achevée, et cinq nouvelles feuilles de la carte à 1/200,000^e, en cinq couleurs, ont été livrées au public¹. A la fin de l'année, le nombre des feuilles de cette carte déjà parues s'élevait à vingt-sept.

La carte à 1/500,000^e s'est augmentée de deux nouvelles feuilles qui rendent son achèvement très prochain.

Deux feuilles de la carte d'Algérie à 1/50,000^e, celles de Philippeville et de la Calle, ont été publiées, tandis que cinq autres ont été rééditées.

Dans cette même année, la carte provisoire du Sud-Oranais à 1/200,000^e, en quinze feuilles, a été terminée et cinq nouvelles feuilles de la carte d'Afrique à 1/2,000,000^e ont vu le jour². Le Service géographique espère avoir fini cette dernière carte en 1889.

Enfin un travail important, la revision de la carte en trente-six feuilles des environs de Paris, à 1/20,000^e, a été

1. Ce sont les feuilles de Moulins, Berne, Clermont, Lyon et Le Puy.

2. Ce sont les feuilles de Laghouat, Tripoli, Kouka, Mourzouk et El-Fâcher.

entrepris et terminé sur le terrain en moins d'un mois. Le Service géographique a utilisé, pour cette revision, les aptitudes spéciales des élèves de l'École des dessinateurs-topographes, sous la direction de M. le capitaine Kuntzelmann.

Il règne, on le voit, dans cet établissement si digne d'être mieux connu, une activité scientifique et militaire incessante, qui se développe chaque jour et s'étend aussi bien sur les territoires de nos colonies que sur celui de la France même.

Travailleuse puissante qui ne connaît pas de repos, qui sans relâche transforme les côtes en charriant des sables, exhaussant les fonds, démantelant les falaises, déviant les passes des estuaires, la mer impose aux hydrographes de remanier, de perfectionner incessamment leurs cartes, même sur les rivages les mieux étudiés. C'est ainsi que M. l'ingénieur hydrographe Caspari a levé, cette année, les parages difficiles et dangereux des abords de Brest; c'est ainsi encore que M. Manen, ingénieur hydrographe, effectuait une reconnaissance de l'entrée de la Gironde.

En Corse, la mission dirigée par M. Hatt a poursuivi la triangulation ainsi que les sondages et la topographie du nord de l'île.

Au Tonkin, MM. Laporte et Gantiers, ingénieurs hydrographes, après avoir achevé la côte au nord des Faï-tsi-long, et s'être avancés au sud, dans l'Annam, sont rentrés en France, ne laissant derrière eux que quelques travaux de détails faciles à terminer.

Les deux ingénieurs hydrographes envoyés à Madagascar, MM. Favé et Cauvet, lèvent en ce moment la côte nord-ouest de l'île, entre le cap d'Ambre et Nossi-bé.

Les officiers de marine ont également, cette année, apporté un notable contingent de travaux à la science géographique.

A Terre-Neuve, MM. de Sugny et Courmes ont complété

le levé de la baie aux Lièvres et fait le levé de la baie Blanche.

On doit aux officiers de l'*Ardent* le plan de la baie de Saloun et celui du banc d'Arguin ; aux officiers de l'*Aréthuse* le plan de la baie des Éléphants.

M. Willemsens, capitaine de frégate, a rapporté les plans de Bora-Bora et de Huahine, levés en collaboration avec M. Homsy, lieutenant de vaisseau.

M. Nicolas, lieutenant de vaisseau, a dressé le cours de la rivière Mouny, celui de l'Ogôwé et de ses affluents, important travail qui est en cours de publication.

Le cours du fleuve Rouge, entre Bao-Ha et Lao-kaï, celui du Cambodge, de Pnom-Penh à Kratié, ont été levés, le premier, par M. le capitaine de frégate Buyard, le second, par M. Adam, lieutenant de vaisseau.

Les officiers du *Scorff* ont dressé un nouveau plan de l'île Rapa.

Enfin des travaux de détermination de longitudes ont été accomplis, par M. Dor à Terre-Neuve, par M. Diacre aux îles Comores, et par M. Aubry dans la mer des Antilles.

Les modifications subies par la carte politique de l'Afrique, depuis le précédent rapport, sont nombreuses et importantes. Nous touchons, en effet, au moment où chaque fraction des contours immenses du continent africain aura un maître reconnu par l'ensemble des puissances européennes, où l'expression diplomatique de « prétentions » ne pourra plus s'appliquer qu'à des pays situés dans l'intérieur du continent. Cette transformation aura-t-elle pour conséquence le bonheur des peuples noirs ou blancs ? Un esprit de paix se dégagera-t-il de ces nouveaux intérêts, de ces nouveaux contacts des États européens sur la terre d'Afrique ? C'est aux historiens et aux philosophes qu'il appartient de répondre.

La géographie se borne à enregistrer les modifications

que les événements apportent aux cartes, à constater la marche rapide de ses conquêtes sur la partie du monde qui, la plus voisine de l'Europe, a été néanmoins la dernière à rester voilée, à conserver le secret de ses fleuves, de ses montagnes, de ses populations.

En réalité, pour ce chapitre du rapport annuel, M. Duveyrier devrait occuper la place de votre rapporteur, auquel il a bien voulu fournir des notes aussi abondantes que précises.

Le respect pour la vérité appelle ici, avant tout, une rectification. Un paragraphe du rapport de 1886, relatif au point de départ de la limite entre la Tunisie et la Tripolitaine, a soulevé récemment des discussions qui ont amené le rapporteur à vérifier les informations d'après lesquelles avait été rédigé ce paragraphe. Il résulte de renseignements puisés à une source autorisée qu'il n'existe pas de convention entre la France et la Turquie relativement à cette frontière, et qu'il n'a pas été entamé de négociations ou de pourparlers à ce sujet.

Voyons maintenant ce que la France a pu gagner, depuis l'an dernier, à cette sorte de tassement des intérêts européens en Afrique.

L'Angleterre a abandonné ses prétentions sur la rive méridionale de la baie de Toùdjoùrra qui lui fait suite, au sud, sur le golfe d'Aden. Elle nous a cédé l'île de Mouchakh qui commande l'entrée de la baie de Toùdjoùrra. La France conserve ainsi le meilleur point de départ pour ses relations avec son ancien allié le roi du Choa. En outre, il est spécifié que la limite des territoires placés sous le protectorat français part d'un point du littoral situé à l'est du cap appelé Râs Djiboutil et court, dans l'intérieur, sur la ville de Hèrèr ou Harar pour, de là, gagner le Choa.

L'ancien émirat indépendant de Hèrèr, qui fut, pour quelques années, annexé au territoire égyptien, a été conquis

part le docteur Zintgraff, qui connaît déjà le littoral, a reçu mission d'aller découvrir l'intérieur inconnu du pays.

Quant à l'Angleterre, elle a modifié encore sa situation en Afrique.

La France a abandonné ses prétentions sur les territoires situés à l'est du Râs Djibouti, c'est-à-dire sur la côte des Cômali, y compris le point de Doungareta.

Elle a occupé, le 30 octobre 1886, l'île de Sogotra ou Socotora; cette occupation a été faite en vertu d'un traité passé dix ans auparavant avec le petit sultan de Kechen, dans le Hadramaout, suzerain de Sogotra, traité qui concédait à l'Angleterre le droit d'acheter cette île.

Dans l'Afrique australe, le territoire de Roode Vley, qui comprend tout le pays situé au nord et à l'ouest de la route de Muceba, jusqu'à la route de Vénus ou de Daboula, et qui longe le fleuve Oumzimvoubou, est incorporé à la colonie du Cap, comme l'était déjà Khesibé (Xesibé), situé au nord-ouest du pays de Pondo. Il ressort de ces annexions que la Cafreie indépendante serait aujourd'hui réduite de plus de moitié et que sa partie nord, seule, est encore libre.

Le 14 mai 1887, l'Angleterre a ajouté à ses possessions la partie orientale et la dernière du pays des Amazoulou ou Zulu-land, ainsi que le territoire de protectorat appelé Zulu-Reserve. Le tout formera une colonie anglaise de 21,290 kilomètres. C'était là le dernier anneau de la chaîne qui donne au littoral anglais du sud-est de l'Afrique une longueur de 4,560 kilomètres sans solution de continuité, de la pointe du cap de Bonne-Espérance au fleuve M'Kousi, qui se jette dans le nord du grand lac de Sainte-Lucie.

En mars 1887, l'Angleterre ajoutait le pays de Sawi, au nord d'Apollonia, à son protectorat de la côte de l'Or, du côté de l'ouest. Déjà, au mois de juin 1886, l'Angleterre avait obtenu, à l'est du fleuve Volta, le protectorat d'un district qui achevait de lui donner la haute main

sur toute la partie de la côte de Guinée comprise entre le Volta et le protectorat allemand de Togo.

L'Espagne a déclaré placer sous son protectorat la partie de la côte du Sahara qui part du cap Bojador, au nord, et qui finit, au sud, à la Bahia del Oeste, sur le promontoire et à 4' de latitude de la pointe du cap Blanc. Ainsi se trouvent respectés les droits de la France sur la baie du Lévrier. Au nord du cap Bojador, dans la zone encore presque toute libre qui s'étend jusqu'à l'embouchure de l'Ouâdi Derâ, un officier espagnol M. Oudenfeldt, a repris cette année-ci les levés de la côte dans les environs du cap Djoubi et de Santa-Cruz de Mar Pequeña.

Suivant une convention passée entre l'Allemagne et le Portugal, la limite sud de la colonie d'Angola, de la province de Mossamedes et de la sphère d'influence du Portugal, sera le fleuve Koumini, de son embouchure à la deuxième cataracte dans les montagnes de Chella ou Kanna; plus loin, la limite se prolongera dans l'est jusqu'à la rivière Koubangou, dont elle suivra ensuite le cours en appuyant un peu au sud jusqu'à Andara. D'Andara, enfin, elle ira joindre le Zambézi dans la région de la cataracte de Katima. D'après les indications ci-dessus, le Portugal abandonnerait ses droits ou ses prétentions sur 120 kilomètres de la côte occidentale, au sud du cours du Koûnênê, c'est-à-dire du côté du protectorat allemand du pays des Ovahéréro (Damaland); il obtiendrait, en échange, la liberté d'action sur des territoires de l'intérieur d'une grande étendue et d'une richesse remarquable.

Dans ses très vieilles possessions du sud-est de l'Afrique, le gouvernement de Lisbonne avait créé, en 1885, et vient d'organiser un nouveau district, celui de Manika (Manica), qui dans les temps récents et jusqu'à l'an passé était compris dans le royaume indépendant de Gaza. Ce décret n'est pas tout à fait une innovation, puisque, dès le xvi^e siècle, les Portugais avaient jeté leurs vues sur le Manika, où

existent des mines d'or, et il est bien probable que le pays ait été jadis occupé par eux. Une carte du district de Manika ($1/2,000,000^e$), œuvre de M. A.-A. d'Oliveira, publiée par la Commission de cartographie de Lisbonne, présente tout ce qu'on connaît aujourd'hui de la géographie du nouveau district; c'est là qu'il faut chercher les itinéraires inédits de MM. Paiva d'Andrada, G. Moura et A. de Castillo, indispensables pour le tracé du fleuve Poungwé, qui prend sa source dans les montagnes du Manika.

A la fin de l'année 1886, le royaume d'Italie possédait et il possède toujours, sur la côte africaine de la Mer Rouge, la colonie d'Assab qui, avec les territoires de Beiloul et de Goubbi, ajoutés dans le nord en 1884, s'étend au sud, jusqu'à la limite nord de la colonie française d'Oboq, englobant par conséquent le petit sultanat de Raheïta. Le protectorat italien avait été étendu, du côté du nord, sur les portions du littoral demeurées indépendantes jusqu'à la presqu'île de Bouri, au sud-est de Mouçawa'. Enfin l'Italie occupait et administrait aussi temporairement les îles Dahlek et les environs de Mouçawa', de la presqu'île de Bouri jusqu'à Emceremi, au nord. C'est contre l'occupation de ce dernier territoire que le nigoûs proteste en prenant des mesures énergiques qui menacent d'entraîner une véritable guerre entre l'Éthiopie et l'Italie.

Revenant au sud-est de l'Afrique nous y constaterons la naissance d'un nouvel État fondé par des Européens au milieu des Amazoulou, sur la frontière du Transvaal et de la colonie de Natal. Cet État, appelé Nouvelle République par les Boers qui y vivent, le gouvernement anglais l'a reconnu le 22 octobre 1886; mais, en même temps, son territoire a été réduit à 7,392 kilomètres carrés de superficie par les Anglais, qui tiennent à isoler de l'Océan la nouvelle et les anciennes républiques hollandaises de l'Afrique centrale. Déjà d'ailleurs la nouvelle république est annexée au

Le *Bulletin* de cette année apporte une importante contribution à la géographie du nord de l'Afrique. Vous avez deviné qu'il s'agit des *Itinéraires au Maroc*, par le vicomte Charles de Foucauld, carte qui donne la réduction à l'échelle du 1/1,600,000^e des vingt feuilles au 1/250,000^e composant l'atlas de la relation que prépare M. de Foucauld. A lui seul M. de Foucauld a levé dans le Maroc presque autant de terrain neuf que tous ses devanciers réunis, et ses itinéraires s'appuyent sur des latitudes et longitudes observées; c'est donc un document tout à fait hors ligne que cette carte. En beaucoup de points elle modifie l'ancien tracé des montagnes et des cours d'eau du Maroc. Pour ne citer que les traits les plus saillants des corrections dont toutes les cartes, même les plus réduites devront tenir compte, entre la latitude de Fàs et celle de la plaine de Soûs, les itinéraires de M. de Foucauld montrent que trois grandes chaînes de montagnes dirigées parallèlement entre elles, du nord-est au sud-ouest, forment les bases de la charpente du sol du Tell marocain. Jusqu'ici une chaîne unique, celle du grand Atlas, que l'explorateur a été obligé de décomposer en deux chaînes parallèles, pouvait se reconnaître sur les cartes; quant aux montagnes des Bent Metir, des Ghiyâta, etc., et à l'extrémité orientale de ce que l'auteur appelle avec juste raison le moyen Atlas, elles forment deux lignes de faite, dont les précédents itinéraires avaient permis de saisir seulement des lambeaux que les meilleures cartes avaient jusqu'à ce jour déformés, fragmentés à tort, ou arbitrairement reliés entre eux.

A l'extrémité sud de ce grand pays, le tracé du bassin de l'Ouâd Drâ, le plus long de tous les cours d'eau de Maurétanie, reçoit des points d'appui précieux : dans sa partie supérieure, le cours du fleuve était d'un demi degré trop à l'est, et dans sa partie moyenne de quarante minutes environ trop au sud. Un peu plus au nord le bassin de l'Ouâd Soûs se trouve resserré dans le sens des longitudes sur un

terrain qui n'a que la moitié de l'étendue qu'on lui supposait.

Enfin une quantité de cotes d'altitude échelonnées sur les itinéraires viennent donner des bases à l'estimation du relief de toutes les parties du Maghreb El-Aqsâ.

Ces indications générales rappellent les faits nouveaux les plus importants que la géographie doit à un explorateur français dont le courage et l'abnégation n'ont d'égal que son souci scrupuleux de l'exactitude. La relation complète de notre lauréat paraîtra prochainement accompagnée d'un atlas comprenant vingt feuilles d'itinéraires.

L'activité des explorateurs en Afrique n'est pas près de se ralentir, ni le zèle laborieux des savants qui étudient cette partie du monde.

A deux reprises, M. de Rochemonteix a traité ici-même la situation ethnographique des populations du nord de l'Afrique. D'une part, il a abordé la question du classement des langues berbères; d'autre part, il a donné ses idées sur la population de l'Égypte. Sur le premier point, M. de Rochemonteix range les idiomes parlés par les Berbères dans une famille linguistique qui engloberait non seulement l'égyptien ancien, mais aussi le bichâri, le galla, le çomâli et enfin, d'autre part, toutes les langues sémitiques. Cette manière de voir, si elle est absolument neuve, intéressante par conséquent, suggère néanmoins des doutes et des objections qui font désirer que l'auteur développe dans un ouvrage linguistique les raisons sur lesquelles il s'appuie, par exemple, pour trouver une parenté entre le çomâli et l'arabe ou le berbère.

On attendra avec une égale curiosité la démonstration linguistique de la théorie d'une race « méditerranéenne occidentale » dont les Berbères comme les Ibères auraient fait partie. M. de Rochemonteix a eu un précurseur dans une voie parallèle, non moins hardie : M. Cust, en effet, a osé créer un groupe de langues chamitiques, où la langue des Oromo ou Galla est classée à côté du berbère et du

çomâli. Quant aux affinités des différents dialectes berbères avec la langue des anciens Égyptiens, elles avaient été signalées déjà et il serait à souhaiter qu'un spécialiste se chargeât de les préciser.

Ce qu'il importe de retenir dans l'intéressant article sur le peuple de Pharaon, c'est que M. de Rochemonteix, qui a voyagé en Égypte pour y étudier la question, trouve dans la population autochtone actuelle trois types physiques correspondant aux régions où se parlaient les trois dialectes du copte, dernière forme déjà éteinte de la langue des anciens Égyptiens. Les ancêtres du premier type des fellâh du delta du Nil parlaient bien vite le dialecte copte bachmourique; ceux du second, des prolétaires du Caire, parlaient probablement le dialecte memphitique; enfin ceux du troisième, des fellâh de la haute Égypte, se servaient évidemment du copte saidique.

De la longue discussion sur le lac Kelbiya actuel et sur le lac Triton des anciens il résulte, à nouveau, la démonstration de l'extrême difficulté d'arriver à la solution de certains problèmes laissés par les géographes anciens. La discussion a eu pour point de départ les idées exposées d'abord devant nous par M. le docteur Rouire, développées ensuite par lui dans un volume intitulé : *La découverte du bassin hydrographique de la Tunisie centrale et l'emplacement du lac Triton*. Pour l'auteur de ce mémoire le lac Kelbiya, près de Hergla, port de Tunisie, est le lac Triton; le rocher de Hergla est l'île de Triton; enfin il a découvert postérieurement le port de Triton, le chenal par lequel les bateaux venant de mer entraient dans le lac et la chaussée antique qui reliait l'île au continent.

La découverte du lac Kelbiya appartient incontestablement à un botaniste, M. Doumet-Adanson qui, sept ans avant la colonne expéditionnaire dont M. Rouire faisait partie, c'est-à-dire en 1874, a longé le bord du lac et ré-

véélé l'existence des champs de dolmens de l'Enfida. Le lac de Kelbtya a été levé, ainsi que l'Ouâd Baghla et l'Ouâd Merg El-Lil, par les officiers de cette colonne en 1881.

Il reste donc à M. Rouire, pour sa part, les conclusions historiques qu'il tire de sa connaissance du terrain dans cette partie de la Tunisie et des rapports qu'il croit trouver dans la topographie de cette région avec les indications fournies par les auteurs classiques. Appliquée au lac Kelbtya l'idée de mer est détruite par le résultat d'une étude géologique du terrain due à M. Rolland, ingénieur des mines, qui montre que, depuis les temps historiques, aucun changement ne s'est produit dans le relief du sol de la Tunisie moyenne; d'après lui les lagunes du littoral formaient autrefois non pas des baies, mais seulement des lagunes, communiquant alors, comme aujourd'hui, avec la mer; jadis, comme aujourd'hui, le lac Kelbtya dont les coquillages sont lacustres et non marins, n'a déversé que d'une façon intermittente ses eaux dans celles de la mer.

Prenant le procès au point de vue géographique, M. du Paty de Clam a combattu la thèse historique du docteur Rouire, qu'un naturaliste, M. Valéry-Mayet, n'appuie pas non plus comme avait cru l'auteur de la nouvelle théorie.

Il n'y a pas lieu de modifier les résultats de longues études passées et le Chott El-Djerid continuera à être identifié avec le lac Triton. Le soulèvement progressif du rivage du golfe de Gâbès et le dessèchement qui, dans les temps historiques, a rendu le Sahara de plus en plus aride et désert, répondent aux doutes du chercheur quand il compare l'aspect des lieux à ce qu'en ont dit les anciens.

Pendant le cours de cette année, le docteur Hamy et M. Errington de La Croix, géologue, ont rempli, pour le Ministère de l'Instruction publique, une mission en Tunisie, dont la relation n'a pas encore paru et dont M. Hamy nous a à peine indiqué le terrain. Nos collègues ont d'abord

visité quelques parties du sud-est de la régence : le Djebel El-Guela'ât, chez les Ourghamma, et le Djebel Matmâta. C'est dans ce dernier pays que M. Hamy a eu la bonne fortune d'étudier des Berbères qui vivent encore de la vie primitive; ils habitent des demeures semblables aux ruines non encore classées dont est parsemé le sol de la Tunisie et qui sont certainement des ruines berbères. Les dolmens qui entourent ces ruines sont donc aussi des tombes berbères. Sur sa route de retour, la mission a exploré, dans la région de Soussa, la grande nécropole de Henchir El-Hadjâr, dont M. Errington de La Croix a levé le plan. Enfin une carte archéologique de la Tunisie au point de vue des dolmens et une carte géologique du massif du Cherîchera couronneront l'œuvre de la mission.

M. Teisserenc de Bort, poursuivant ses études sur le magnétisme terrestre dans le Sahara et l'Algérie, a été amené à se rendre de Biskra à Laghouat par le Sahara. Il en a profité pour suivre un itinéraire peu fréquenté qui passe par Tolga, Ouled Djellal, l'Oued Sabun et le Djuf. Arrêté là par le manque d'eau, il a remonté sur Bîr Sefta, l'Oued Djedi à son confluent avec l'Oued Damed, Menad, El-Assafia et Laghouat.

Le Djuf, peu exploré, est une région accidentée qui s'élève, à partir du Chott Melrir vers le nord-ouest, pour s'abaisser brusquement vers la vallée de l'Oued Djedi par une falaise calcaire d'environ 60 mètres de haut. De cette falaise suintent quelques filets d'eau qui donnent naissance à des infiltrations dans le sol. A ses pieds se développe une abondante végétation saharienne et même, sur plusieurs points, s'étendent des champs d'orge.

Vers l'est, le ressaut du Djuf détermine de nombreux oueds, généralement à sec.

Vers le nord, le plateau est profondément découpé par l'Oued Saloun qui contient des *rhedirs* abondants. Du côté

du nord l'Oued Djehia laisse filtrer dans son lit un peu d'eau que des *hassi* amènent à la surface. Le Djuf est couvert de grands monuments carrés, en pierre, probablement d'origine berbère, qui ont dû servir de sépulture et contiennent des chambres centrales voûtées. Ces monuments rappellent le Medraan; de même que ce dernier et le tombeau de la chrétienne, ils ont été placés sur des sommets et couronnent les falaises du Djuf comme des belvédères. On en retrouve ça et là jusqu'à l'Oued Djedi. M. Teisserenc de Bort a recueilli, le long de son itinéraire, de nombreux silex taillés. Au point de vue plus spécialement géographique, il a déterminé la position de 8 points en latitude et de 9 points en longitude, par la méthode du chronomètre. En deux points, il a pu vérifier ses longitudes par des hauteurs de la lune.

Un voyage qui promet d'apporter des éléments utiles à la carte du Maroc est celui de M. Charles Soller. Le cadre géographique des travaux de cet explorateur français n'est pas bien vaste, car, partant d'une base de 218 kilomètres sur la côte (d'Asfi à Agâder-n-Ighir), il a sa limite extrême dans la province d'Entifa ou de Netifa, à 260 kilomètres de la côte. Le terrain compris dans ce triangle avait été diverses fois coupé et recoupé par des voyageurs géographes : Badia y Leblich, le lieutenant Washington, le capitaine Le Valois, le capitaine Erckmann, le lieutenant Crema, le docteur Hooker et M. Ball, enfin M. de Foucauld. Nous avons tous ces itinéraires; il convient d'attendre que M. Charles Soller ait dessiné le sien et qu'il ait communiqué les résultats de ses observations de longitude et de latitude, pour pouvoir rendre justice à son travail; toutefois, dès maintenant, il est permis de dire qu'en quelques mois et dans une région tellement à proximité de la mer que tous les traits en devraient être depuis longtemps connus, M. Soller a trouvé du nouveau.

Entre Mogador et le port d'Asfi il a voyagé dans la province d'Abda, et ses levés ajouteront aux cartes antérieures ; mais ce qui mérite surtout de nous arrêter, c'est son levé du Tensift, de l'embouchure du fleuve à la ville de Maroc ; c'est là un levé nouveau comme l'est aussi la détermination de la position de la source du Tensift au lieu dit Râs El'Aïn (*tête de la source*) sur le territoire d'une tribu des Rehâma, évidemment différente de celle qui vit près de Maroc.

Prenant ses quartiers à Maroc, le voyageur a rayonné au nord-ouest, jusqu'à Saharidji et Souq El-Thelâta ; et, vers l'ouest, en revenant au sud dans le pays des Oudâya et par l'Ouâd Nefis, jusqu'à une ville d'Agmât Aïlân, qui a eu sa célébrité au moyen âge.

En accompagnant le sultan et la mission militaire française au nord-est de Demnât, M. Soller se rendit compte que, s'il ne voyageait pas seul, il ne verrait jamais les points intéressants des montagnes. Il se sépara donc de l'armée et après avoir découvert la source du Tensift, il parcourut la base occidentale du Djebel Guelâwi et releva, de Toukkena, de Mesfiwa et d'Aghmât à Warika une partie de l'Atlas, qui paraît nouvelle.

La dernière partie du programme que s'était donné M. Soller n'a pu être remplie. Il avait pénétré dans l'Atlas par l'Ouâd Nefis et El-Kondâfi, et descendait le versant sud de la chaîne, par le canton de Imentaguen, qui fait déjà partie de la province du Soûs, quand les habitants le repoussèrent par la force. S'il n'a pu qu'aborder le Soûs, il a du moins traversé la chaîne de l'Atlas à l'est du col qui avait livré passage au docteur Lenz, et à l'est des deux cols découverts et relevés par M. de Foucauld.

M. Soller dut revenir à Mogador, mais, avant de toucher Maroc, il a exploré en détail le bassin de l'Ouâd Amsmiz. Nous savons qu'il rapporte des itinéraires très consciencieux, très détaillés et qui constitueront une importante addition à la géographie du Maroc.

L'année dernière la mission espagnole de M. Cervera y Baviera avait rappelé l'attention sur l'extrême ouest du Sahara occidental, où jusqu'alors les seules données géographiques positives émanaient d'explorateurs français. Les résultats de la mission sont encore inédits.

L'année 1887 ajoute deux tentatives à celles des précédents explorateurs français dans le Sahara occidental. Parti des îles Canaries, avec le projet d'un voyage de découverte par le Sahara occidental et le Maroc, M. Camille Douls se fit débarquer sur un point de la côte d'Afrique situé entre le cap Bojador et le Rio do Ouro. A peine débarqué et malgré son costume turc, M. Douls fut, suivant l'habitude, dévalisé et fait esclave par une des fractions de la belliqueuse tribu des Oulâd Delim. Mais, plus tard, les Maures ayant fini par le croire musulman, le traitèrent comme un frère. Cinq mois durant il vécut de la vie des nomades entre les mains desquels il était tombé, tantôt errant sur le Sâhel, c'est-à-dire sur le littoral, tantôt s'enfonçant avec ses maîtres jusque sur la lisière du désert de Waran et de la dépression d'El-Djuf, à 600 kilomètres environ dans le sud-est. C'est là seulement et en prétextant la nécessité d'aller au Maroc pour réaliser les fonds nécessaires à une union projetée avec la fille d'un chef maure, que M. Douls réussit à se faire ramener vers le nord.

Il touche alors le *guelta* (mare) de Zemmoûr, située, selon lui, au sud de la position indiquée par Léopold Panet; il traverse la Sâguiet El-Hamra et lève une partie du développement de cette vallée, célèbre dans les traditions de Maghreb; il voit l'oasis et le centre commercial de Tindouf, que nous avait fait connaître le rabbin Mardochée et qu'il trouve en voie d'accroissement depuis le passage du docteur Lenz. Il traverse ensuite les pays de Ketaoua et de Tehna, en revenant vers le cap Juby. Sur le reste du chemin, jusqu'à Auguelmim, chef-lieu de l'Ouâd Nun, M. Douls constate que le sol prend de la dureté et que le

pays devient accidenté. Traversant enfin le Sûs et l'Atlas il arrive à Maroc, où le sultan le fait enchaîner comme espion; il ne dut sa liberté qu'à l'intervention de M. Kerby Green, ministre d'Angleterre.

En résumé, M. Douls qui a coupé à diverses reprises



l'itinéraire de Panet, aura recueilli des observations précieuses pour remplir un grand vide de la carte entre les travaux de M. de Foucauld dans le Sûs, au nord, ceux du capitaine Vincent dans l'Adrar, au sud, l'itinéraire du docteur Lenz, à l'est, et l'itinéraire de la mission du commandant Cervera y Baviera, à l'ouest.

Ajoutons qu'au même moment et après avoir accompli

le voyage au Maroc, dont il a été parlé ci-dessus, M. Charles Soller visitait par mer la côte du Sahara, le cap Juby, le Rio do Ouro, le cap Blanc et les îles situées plus au sud, dans la zone de l'influence française.

A la fin de l'année dernière le colonel Gallieni commençait une campagne qui a été particulièrement profitable à la géographie. Sur le haut Sénégal, la haute Gambie et le Dhiôli Ba, trois souverains noirs se montraient hostiles à la France. C'était le sultan Samoudou au nord, Samori à l'est, et Mahmadou Lamin (Mohammed El-Amin) au sud. Ce dernier proclamait même tout haut sa volonté de marcher contre notre poste de Bâkel.

Diana, alors la capitale de Mahmadou-Lamin (pour conserver la forme locale de ce nom arabe), est dans le bassin de la Neriko, au nord de la Gambie et à 220 kilomètres au sud-sud-ouest du confluent de la Falemé et du Sénégal. Deux colonnes parties l'une d'Aroundou, l'autre de Diamou, convergèrent sur Diana et leur route, soigneusement relevée par des topographes, s'effectua dans un pays nouveau en grande partie; pour le reste elle se tint dans la région visitée par Mollien, Hecquard et Pascal.

La colonne d'Aroundou, commandée par le colonel Gallieni, a traversé du nord au sud tout le Bondou et le Tiali, sur une ligne brisée de 200 kilomètres; la colonne de Diamou, conduite par le commandant Vallière, a traversé le Bambouck jusqu'à Bounto et Sansandig sur la Falémé, puis le Tiali, sur une ligne sinueuse de 220 kilomètres. En outre, une colonne volante parconrut 165 kilomètres du côté du Ferlo et du Niéri, à l'ouest de la ligne suivie par la colonne d'Aroundou; enfin une autre colonne volante a rayonné sur 85 kilomètres au sud-est de Diana, dans le Gamon, et au sud-ouest et à l'ouest, dans le Diaka.

Les travaux de l'expédition du colonel Gallieni nous font connaître, sous le parallèle de Kéniéba, un affluent de la

Falémé encore inconnu ; ils corrigent, en les précisant, les tracés de la Neala Gabio et de la Neriko que les voyages de Mungo Park avaient les premiers révélés aux géographes.

Ce n'est pas tout encore : une brigade d'officiers dirigée par le lieutenant Reichemberg a levé tout le pays entre Ba-Fing et Falémé ; une seconde brigade, commandée par le lieutenant Oberdorf, a franchi la Gambie près de Badon, puis à Medina-Kouta. Gagnant de là la haute Falémé, elle continua sa route par Dinguirai et le pays de Kouillou, pour venir terminer au fort de Kita cette reconnaissance en pays inconnu.

Une autre reconnaissance d'un grand intérêt a été exécutée par le capitaine Péroz qui, déjà de 1884 à 1886, avait relevé le cours du Ba-Fing, de Nontola à Gongoto, et les pays environnants. Plus loin, dans le sud-est, il avait poussé à travers le Gadougou, arrosé par le Ba-Khoï, jusqu'au village de Didi, dans le pays aurifère de Bouré.

A la fin de 1886, le lieutenant-colonel Gallieni chargeait M. Péroz d'une mission à laquelle nous devons de connaître le Wassoulou, situé au sud-est du Bouré. Seul encore René Caillié avait effleuré le Boûré.

Au moment de son départ pour une nouvelle mission, M. Péroz songeait à atteindre Yaouri et Boussa, sur le Kwâra ou bas Niger, et à opérer son retour à Khayes par une route qui lui permettrait de relever le pays inconnu où naît le Sénégal.

Au nord de la ligne de ravitaillement de nos postes Koundou-Bammako, à part le petit Bélédougou, le pays était peu connu, jusqu'à cette année ; des itinéraires partiels ne permettaient pas d'établir définitivement l'orographie et l'hydrographie de cette contrée, dont la nomenclature géographique était même incomplète.

En 1863, Mège et Quintin, en marche sur Ségou, avaient

traversé rapidement, du nord-ouest au sud-est, une partie de la contrée.

Se rendant, en 1880, de Timbouctou à Médine, le docteur Lenz, épuisé de fatigue, avait suivi les limites du désert.

En 1883, le docteur Bayol et le lieutenant Quiquandon, de l'infanterie de marine, avaient poussé une reconnaissance droit au nord ; partis de Bammako, ils s'étaient élevés jusqu'à Mourdia, capitale du Niamala, mais avaient été obligés de revenir sur leurs pas.

Cette année, le pays a été complètement reconnu ; l'orographie et l'hydrographie en sont définitives ; les positions des grands centres ont été soigneusement relevées.

Partis du poste de Bammako, le docteur Tautain, médecin de la marine, commandant le cercle de Bammako, et le capitaine Quiquandon, suivent jusqu'à Koumi et Métébougou l'itinéraire de la mission Bayol-Quiquandon en 1883 ; puis ils se dirigent à l'est sur Touba, ancienne citadelle toucouleure et capitale des sept villages Markas ; ils traversent à Banamba l'itinéraire de Mage, qui déjà, en 1883, avait été traversé plus au nord-ouest, à Soso. De Touba, la mission se dirige au nord-ouest, coupe de nouveau l'itinéraire de Mage à Difa, atteint Damfa, puis Siébougou, grand marché sur les confins du désert. De Siébougou, elle se dirige à l'est, traversant le Kodala, le Niamala et le Dioukoloni, pour atteindre enfin Ségala, capitale du Sarana.

A partir de ce point, la route suivie est vers le nord-est. Quatre jours de marche dans les sables conduisirent la mission à Sokolo, capitale du Kourouma ; elle rejoignait ainsi l'itinéraire du docteur Lenz. Les renseignements qu'elle a recueillis diffèrent notablement de ceux du voyageur autrichien qui, à ce point de son voyage, était dans des conditions trop défavorables pour faire de bonnes observations.

MM. Tautain et Quiquandon, au contraire, opèrent en

loute liberté, placent ce pays sous le protectorat de la France et, suivant de l'est à l'ouest la limite du désert, atteignent Goumbou en rectifiant sur près de 250 kilomètres l'itinéraire de M. Lenz.

Sokolo et Goumbou sont les deux plus grands centres de commerce de ces régions. A Kalumba, c'est-à-dire à 14 kilomètres au sud de Goumbou, les chefs d'une puissante tribu arabe, les Oulad-Embarek, acceptent notre protectorat et ouvrent ainsi aux explorations futures le désert lui-même, en permettant désormais l'accès des points importants de Walata et de Tichit, malheureusement encore inconnus.

De Kalumba, harcelés par les tornades de l'hivernage, MM. Tautain et Quiquandon se dirigeant vers le sud-est, recoupent leur propre itinéraire et atteignent à Nyamina sur le Niger, celui de Mage. A partir de Nyamina, la mission traverse le Mésékélé, le Mégnétana et revient enfin à Bam-makou, son point de départ. Elle avait parcouru plus de 1,200 kilomètres en deux mois et demi, dans des régions pour la plupart complètement nouvelles.

Une carte soigneusement dressée par le capitaine Quiquandon fait ressortir les itinéraires relevés, les renseignements recueillis, et fixe la position des massifs montagneux ainsi que des cours d'eau de ces régions.

Un événement capital pour la géographie de l'Afrique s'est produit au cours de l'année. La canonnière *Niger* est arrivée devant Kabara, le port de Timbouktou. Cette navigation est la troisième campagne de la canonnière sur le Dhiéli-Ba. Après M. Davoust, M. le lieutenant de vaisseau Caron prenait le commandement du *Niger*, qui mesure 18 mètres de longueur. M. Lefort, sous-lieutenant d'infanterie de marine, M. Jouenne, médecin de la marine et quatorze hommes d'équipage, tant européens qu'africains, complétaient le personnel de l'expédition chargée de faire

l'hydrographie du Dhiôli-Ba, entre le point où s'était arrêté M. Davoust et Kabara. A la mission géographique s'ajoutait une mission politique. Depuis l'année 1879, date de la mort du cheïkh Sîdi Ahmed El-Bakkâï, son fils de prédilection, son successeur, 'Abidîn ou mieux Zeïn El 'Abidîn, étant entré en lutte avec les habitants de Timbouktou, avait dû se retirer dans la province de Fermâgha, c'est-à-dire dans la direction du Sénégal; Timbouktou était devenue une sorte de petite république gouvernée par des princes marchands, comme jadis Gênes et Venise.

Nos possessions et protectorat du Dhiôli-Ba confinaient, au nord, au royaume de Massina gouverné par Tidiâni, un des fils d'Al-Hadjdji 'Omar. Ce prince manifesta l'intention de s'opposer au voyage de la canonnière française dans la direction de Timbouktou; de là une gêne très grande imposée au commandant Caron qui doit s'abstenir de toutes relations avec les sujets de Tidiâni.

Descendant les méandres du grand fleuve, le *Niger* arrivait à Koromé ou Koramé, le chantier des pirogues de Kabara, situé à 8,300 mètres dans le sud-ouest de cette ville, et sur le bras ouest du marigot qui relie Kabara au Dhiôli-Ba. Nos compatriotes auraient même atteint Kabara situé elle-même à 7,400 mètres de Timbouktou. Le chantier de Koromé est à 13 kilomètres de Timbouktou, à vol d'oiseau, et à 500 kilomètres environ du point où avaient cessé les relèvements de M. Davoust. Voilà donc, en grand, la belle part de levers définitifs que la science attend du voyage du lieutenant de vaisseau Caron. Ses travaux qui ne manqueront pas de compléter, de rectifier aussi ceux de son prédécesseur l'illustre René Caillié, apporteront sans doute une donnée, la plus importante jusqu'à ce jour, touchant la position géographique de Kabara et de Timbouktou; ces positions, en effet, oscillaient à l'est ou à l'ouest suivant les itinéraires des trois voyageurs européens qui ont publié leurs routes relevées simplement à la boussole.

Les habitants de Timbouktou ont déclaré que leur pays ne leur appartient pas. Autrefois et jusqu'à deux ans en arrière de ce moment, il eût été facile de deviner qu'ils espéraient s'abriter sous l'égide du sultan de Maroc, mais aujourd'hui nous savons qu'ils ont dû accepter le protectorat sinon le joug du roi de Masina. Les Touâreg (Imôcharh) de la confédération des Aouélimmiden tiennent, comme on le savait déjà, toutes les routes qui convergent du nord sur Timbouktou; en aval de la ville la navigation est entre les mains des Touâreg Aouélimmiden, ces frères des Ahaggar et des Azdjer. Entrepreneurs de transports par terre et par eau, les Aouélimmiden n'auront pas manqué de voir dans le *Niger* l'avant-garde d'une redoutable concurrence.

Au retour, entre le lac Debou que traverse le Dhiôli-Ba et le village de Diafarabé, M. Caron a navigué sur 190 kilomètres dans le marigot de Diaka qui coule à l'ouest, parallèlement au fleuve. C'est ce qu'indique la carte de M. le lieutenant Mage, avec laquelle celle de Barth, dressée il est vrai d'après les seuls renseignements des indigènes, est en désaccord complet.

Le 20 septembre le *Niger* revoyait Sansandig et rentrait bientôt après à Bammakou.

Le résultat direct de cette campagne sera la confirmation ou le redressement, en tout cas le perfectionnement du levé de René Caillié, notre humble, patient et glorieux lauréat, qui traçait il y a soixante ans la voie à l'action de la France, longtemps avant que le gouvernement eût songé à une extension de notre influence dans ces parages. A un point de vue plus actuel, c'est un grand pas de fait vers la réalisation des vues du général Faidherbe.

Le lieutenant-colonel Gallieni est parti pour se remettre à la tête de la colonne de ravitaillement de nos postes du haut Sénégal et du haut Dhiôli-Ba, et l'année prochaine nous apportera probablement une étude plus complète du pays qui sépare la Falémé du fleuve de Bammakou et de Ka-

bara. Enfin, en plus du *Mage* et du *Niger*, la France possède désormais sur le Dhiôli-Ba un troisième vapeur, le *Faid-herbe*, construit à Bammakou.

Notre Société ne saurait assez se féliciter de la sollicitude éclairée de M. le lieutenant-colonel Gallieni et de son collaborateur M. le commandant Vallière pour les intérêts de la géographie. Malgré les graves préoccupations de leur tâche, nos deux collègues ne négligent d'ailleurs jamais de nous tenir au courant des progrès que réalise l'étude du Soudan français.

L'aperçu d'une année des voyages français dans le Soudan occidental appelle naturellement la mention de l'ouvrage, publié par M. le capitaine du génie Ancelle, sous le titre de : *Les explorations au Sénégal et dans les contrées voisines depuis l'antiquité jusqu'à nos jours*.

D'une réelle importance, cet ouvrage retrace les explorations en Sénégambie et dans le Sahara occidental à partir de l'an 570 avant Jésus-Christ; soixante-huit voyages ou expéditions y sont relatés avec indication des événements par lesquels ils se rattachent à l'histoire de près de vingt-cinq siècles.

En introduction au livre de M. Ancelle, M. le général Faidherbe a donné sur les peuples de ces régions une précieuse notice ethnographique, où il expose les caractères, les mœurs, l'histoire des Arabes et des Berbères, des Foulbés au teint rougeâtre, des noirs wolofs et mandingues. C'est là un résumé net, complet d'une difficile question pour laquelle nul n'a plus de compétence que l'éminent général.

Dans l'ouest-africain français les travaux se poursuivent et peu à peu ils donneront une idée complète de la géographie de ce vaste pays. Nos comptes rendus donnent de temps à autre le résumé de ces travaux. Nous ne savons pas encore si la carte aura gagné quelque chose au voyage de M. Destailleur, qui a remonté l'Ogôwé en se rendant à Las-

tourville. D'un autre côté, partant de Loango, M. Cholet, chef de la station de Niadi-Loudima, a accompli, cette année, en vingt-cinq jours seulement, le voyage de Brazzaville par Bouanza et la vallée du Niari ou Niadi, c'est-à-dire sans quitter le territoire français; l'étude du terrain et de ses conditions de viabilité a conduit M. Cholet à proposer de choisir la ligne qu'il vient de suivre pour établir entre Loango et le Congo français une route muletière directe, munie de caravansérails ou gîtes d'étape.

Un officier méritant, le capitaine Pleigneur, partait le 3 janvier de Libreville pour Loango, à destination de Brazzaville. Son programme était d'effectuer des levés. Entre Loango, sur la côte, et Brazzaville, sur le Stanley Pool, il devait revoir ou pour mieux dire largement compléter, en le coupant, l'itinéraire de M. Mizon. Ce travail commencé avec toutes les garanties d'exactitude désirables, telles que des déterminations de positions où les longitudes étaient repérées sur les points fixés par le commandant Rouvier, était déjà fort avancé; la région de Loudima était même terminée quand M. Pleigneur revint à Loango le 17 février. Il en repartait bientôt après, en compagnie de M. Cholet qui le quittait à Kakamoëka, sur le Niari. M. Pleigneur allait faire une étude complète accompagnée d'un nivellement détaillé des chutes du Niari-Kouillou; c'est un grand desideratum pour l'ouest africain français de trouver une voie facile et économique entre l'Océan Atlantique et Stanley Pool, où commence, en même temps que le Congo français, le très long développement du cours navigable du fleuve Congo. Les dernières études du capitaine Pleigneur allaient avancer et peut-être résoudre le problème par la voie du Niari-Kouillou, qui court à une petite distance au nord et parallèlement au cours du bas Congo. Le capitaine Pleigneur est mort en plein travail. Le 20 juillet, à Kitabi, sa pirogue a été entraînée dans un tourbillon et il a disparu dans les eaux du fleuve Niari.

Quatre ans de séjour et de voyages dans la région du Congo ont permis au capitaine Decazes de réunir une quantité d'observations et de recueillir sur place des traditions qu'il a groupées dans un excellent travail sur les races de l'Ouest africain. Il a choisi pour sujet spécial de son étude les Batéké et les M'fân ou Pahouins. Des Batéké, qui vivent entre la rive nord du Congo, à l'est de la N'Kenké et l'Alima, nous retiendrons que c'est une race chétive et maigre, toute différente des M'fân.

Les M'fân qui sont anthropophages, présentaient un sujet d'études plus intéressant. M. Decazes est arrivé à fixer la date de 1837 comme celle de leur première apparition sur l'Ogôwé, sous forme d'une invasion venue apparemment de l'est ou du nord-est. Il dépeint cette race comme plus grande et plus forte que les hommes au milieu desquels elle a pénétré. A leur vigueur physique correspond un courage qui malheureusement leur a donné des dispositions querelleuses. Ils vivent dans des villages composés de cases en écorce d'arbres, bâties sur deux lignes de chaque côté d'une artère unique, afin de faciliter la défense du village; les deux extrémités de la rue sont défendues par des corps de garde.

A un point de vue général, M. Decazes constate que la migration ou l'invasion des M'fân a eu et a une conséquence désastreuse, l'anéantissement des peuplades qui habitaient l'Ogôwé avant leur arrivée; il prévoit qu'un jour viendra où, tant sur l'Ogôwé que sur le rivage de l'Océan, notre ouest africain n'aura plus d'autres indigènes que les M'fân.

En M. Alfred Bardey, la Société possède un correspondant précieux. Cette année encore vous avez vu de lui, dans les *Comptes rendus*, une lettre rectifiant plusieurs passages d'une communication antérieure et donnant le tableau généalogique de toutes les subdivisions jusqu'alors mal connues ou ignorées de la tribu çomâli des Haber Awwal. Cette lettre contient aussi des indications sur le voyage d'An-

toto à Zela' accompli cette année-ci par M. Arthur Raimbaud qui a pu, le premier, profiter avec M. Borelli, admis dans sa caravane, de la nouvelle situation politique. En effet, entre Antoto et Zela' notre compatriote a touché la ville de Herèr, maintenant gouvernée par le roi de Chawà. Malgré leur caractère vague au point de vue géographique proprement dit, les notes de M. Raimbaud ne manquent pas d'intérêt; la nature et les productions du sol, la race des habitants y sont toujours indiquées.

Fort loin dans le nord du pays des Achantis, au delà même de la région où les cartes placent la chaîne des montagnes de Kong, est le petit État de Morè ou Mosi, connu de nom seulement jusqu'à l'année dernière. D'après de vagues informations recueillies par Barth, les Portugais en 1533, mal renseignés sur la religion du pays et hantés par la légende du prêtre Jean, cherchèrent à nouer des relations avec le roi du Môsi, qu'ils supposaient chrétien et qui était alors en guerre avec le roi musulman du Mellé.

Le docteur Krause, arrivé à Akrà sur la côte de Guinée, au mois d'avril 1886, a tracé, en dix-sept mois de voyages, le premier itinéraire à travers le pays de Môsi et, le premier, il a atteint le Masina, en partant de la Côte de l'Or.

C'est à partir de Salaga que nous connaissions déjà par les relations de notre compatriote Bonnat, que le voyage devient intéressant; le terrain est absolument nouveau du côté du nord. Les premières marches sont dans la province Gôndja (Givan djiwa), célèbre dans toute la Nigritie occidentale pour sa production de noix de *gôûro* ou *kola* (*Sterculia acuminata*). Après avoir coupé près de Wala-Wala le haut cours de la branche orientale du Volta, M. Krause atteignit Béri, dans le pays des Môsi, où il fut obligé de séjourner un mois avant d'atteindre la capitale Waga-Dougou que Barth appelle Woghodogho. Parti le 26 octobre 1886 il traverse les provinces de Tema et de Yadega qui sont encore

partie du pays des Môsi et le 9 novembre il arrivait à Ban, la première ville du royaume de Masina du côté du sud-est.

Gouverné aujourd'hui par Tidiâni, un des fils du prophète conquérant El-Hadj'Omar, le Masina s'étend dans l'ouest assez loin au delà du Dhiôli-Ba; au nord-est il atteint Timbouktou et englobe même, comme nous l'avons vu, la petite république de commerçants constituée dans cette ville.

Plus loin, au nord-ouest, M. Krause passe par Douenza, grand entrepôt de sel. A Douenza on lui fait sentir la nécessité d'un laissez-passer de Tidiâni qu'il va trouver à 120 kilomètres dans le sud-ouest, à Ban-Diagara, sa nouvelle capitale, bâtie à 40 kilomètres au sud de l'ancienne Hamd Allahi. Le pays, de Douenza à Ban-Djagara, est un plateau. En vrai fils de prophète, Tidiâni chercha à obtenir de M. Krause qu'il se fît musulman; à cette condition-là il le ferait arriver jusqu'à Timbouktou, sur laquelle, ajouta-t-il, son autorité était établie depuis 1886.

Revenant sur ses pas à Douenza, le voyageur allemand essaya de continuer dans la direction du nord; mais en décembre 1886, à sa première étape en partant de Douenza, il recevait de Tidiâni l'ordre de s'en retourner au Môsi, et M. Krause dut revenir à Waga-Dougou, sans avoir vu le Dhiôli-Ba, ni dans le nord-ouest, ni dans le nord.

Au commencement de 1887, désireux d'ajouter le plus possible à un butin géographique déjà considérable, M. Krause s'enfonçait dans les inconnus du sud-ouest et du sud, traversait l'ouest du pays de Gorounsi, où il découvrit une plante fébrifuge qui promet de devenir une succédanée des quinquina; puis il passait par Sati, Fouchi, Wa et Bolé et, coupant le bras supérieur ouest du Volta, il atteignait Kintinfo, principal marché des noix de *kola*. Ici le voyageur avait eu un prédécesseur, le capitaine anglais Kirby-Green, en 1884. M. Krause était de retour à Salaga, le 16 avril dernier.

Il y a lieu d'enregistrer une indication d'un caractère général, donnée par M. Krause, c'est qu'au nord de Salaga, jusqu'au Môsi, le pays est plat; la chaîne de montagnes de Kong qu'on voit, même sur les cartes les plus récentes, se prolonger à l'est, au nord de l'Achanti, du Dahômé et du Yoroûba, n'existe pas. A l'intérieur du grand coude que dessine au nord le Niger, entre les 8° et 17° de latitude nord, il n'existe que des plateaux s'élevant doucement et dont le centre de soulèvement serait indiqué, probablement, par le massif des montagnes volcaniques du Hombori, traversées jadis par Barth.

Poursuivant ses projets de découvertes, M. Krause fit une pointe à quinze marches dans l'est de Salaga jusqu'à Soguédé ou Tchodjo, ville inconnue qui doit être quelque part vers le Yoroûba, et dont les habitants, Tembia et Kotokoli par la race, professent la religion musulmane. De ce point il traversa non sans encombres le Dahomé, qui est aujourd'hui sous le protectorat de l'Allemagne, gagna Ancho (Petit Popo) et, longeant à pied les lagunes par Agbodrafo (Porto-Seguro) et Baguïda (Bagrida), il termina son voyage à Akrà, le 23 septembre 1887.

Il faut attendre la relation et la carte de M. Krause avant de juger ses travaux; mais il est permis d'en espérer beaucoup. Ils auront pour nous cet intérêt qu'ils se combineront avec les résultats de la mission entreprise par le capitaine Péroz, l'un des officiers de l'expédition du lieutenant-colonel Gallieni.

Au nord de la Bénoué et à l'est du Kwâra ou bas Dhiôli-Ba, MM. Staudinger et Hartert, adjoints à l'expédition de M. Flegel, ont, de 1885 à 1886, longtemps après leur compatriote Vogel et le docteur anglais Baikie, parcouru la contrée qui sépare de la Bénoué, au sud, les capitales ou grands marchés haoussa de Zariya, Kanô, Sokoto, capitale de plus en plus déchue, Wournou et Gando, que

Barth et Vogel avaient placés les premiers d'une manière acceptable sur la carte d'Afrique.

Leur itinéraire, de Loko sur la Bénoué, va toucher Kefi'Abd es-Senga (sur l'itinéraire de Rohlf's), la grande ville de Zariya (pays Haousa), très populeuse et centre d'un commerce important; Kanô, le marché le plus célèbre pour les étrangers du nord; Kaoura, capitale de l'État ou plutôt de la province de Zarfara, où le sultan de l'empire oriental de Foulbé levait alors les impôts; là, en effet, comme plus près de nous, dans le Maroc et dans certaines parties de la Tripolitaine, la présence du sultan ou de son représentant attitré, le gouverneur général, est indispensable pour décider les contribuables à dénouer les cordons de leur bourse.

A Kaoura, les voyageurs remirent les présents de l'empereur d'Allemagne et entamèrent des pourparlers qui aboutirent à la déclaration que l'empereur des Foulbé accueillera favorablement les marchands de toutes les nations européennes, mais n'aliénera jamais une parcelle de son territoire.

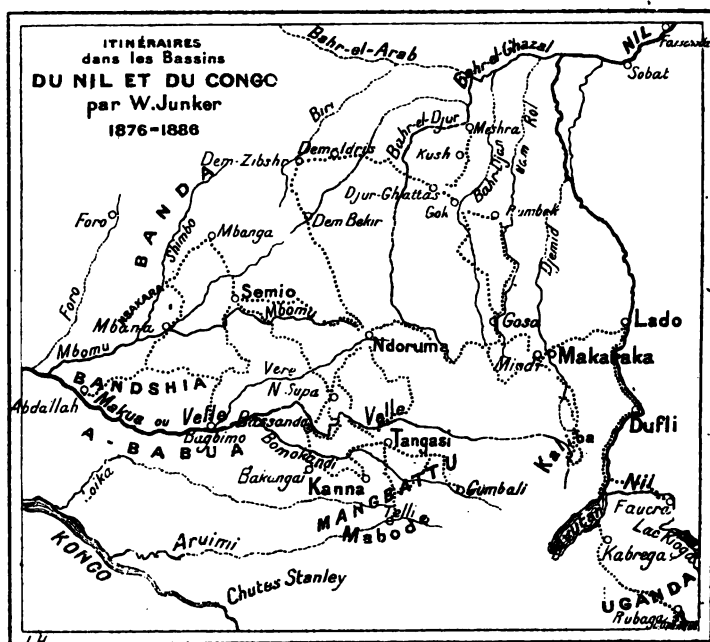
La géographie est redevable à MM. Staudinger et Hartert d'itinéraires qui compteront désormais, à côté de plusieurs autres, parmi les bonnes bases de la carte de l'ancien empire des Foulbé.

Les travaux de M. Gürich, membre lui aussi de l'expédition de M. Flegel, forment une contribution importante à l'étude de la flore des contrées situées entre le lac Tsâd (Tzadi) et le Kivâra.

A son retour, le docteur Junker a donné une première communication sur l'ensemble des travaux qu'il avait entrepris, en 1879, dans le but bien défini d'explorer la grande rivière Wellé Makoua et de déterminer si elle afflue dans le Congo ou dans le Chari.

L'importance des résultats conquis par M. Junker est considérable. D'un côté, en effet, l'éminent voyageur a par-

couru la route la plus longue qui ait été suivie jusqu'alors pour traverser l'Afrique, d'Alexandrie à Zanzibar; d'un autre côté, préparé déjà par trois ans de séjour dans le bassin du Nil, M. Junker a pu, pendant les sept années qu'a duré son dernier voyage, étudier complètement une grande partie du nord-est de l'Afrique équatoriale, notamment le haut bassin inconnu ou presque inconnu de la Mobangui et de la Nepoko.



Ce beau et long voyage a été rendu très difficile, très dangereux, d'abord par suite d'un soulèvement des Dinka contre la domination égyptienne, puis, à partir du commencement de 1883, par les attaques des partisans du mahdi Mohammed Ben Amed et de son successeur Mohammed Bel-Khaïr, contre les postes militaires égyptiens du pays où le docteur Junker se trouvait alors.

Les explorations de M. Junker par terre ont commencé à la Mechera'a El-Rêk, dans le bassin du Bahar El-Ghazal, au mois de février 1880, c'est-à-dire à l'époque où Gessi-Pacha terminait de longues et sanglantes guerres contre Selimân Bey, fils de Zibêr-Pacha. Pénétrant dans le sud, il commença à sillonner de ses itinéraires une partie de l'ancienne province équatoriale qui mesure 6° de latitude, aussi loin au sud que le pays des Mabodé, et 9° de longitude à l'ouest du Nil, aussi loin que le pays des Bandshia, sur une partie jusqu'alors inconnue du cours de la Wellé. Le théâtre des travaux de M. Junker a donc assez notablement dépassé, du côté de l'ouest, celui des itinéraires du docteur Potagos; enfin, les informations qu'il a recueillies vont se rattacher directement à celles que Lupton Bey avait reçues au For ou Dâr-Fouïr, et le docteur Nachtigal au sud du Wadaï et du Baguirmi.

Après avoir traversé un pays peuplé par de petites tribus telles que les Golo, les Séré et les Bongo, il atteignait, en entrant chez les A-Zandé, les Niam-Niam des Arabes, une contrée d'un aspect tout différent. Les eaux y coulent vers l'ouest, ce qui indique un nouveau bassin hydrographique, celui de la Mbomou, affluent de la Wellé; les rivières cheminent à travers des forêts de haute futaie où la végétation forme de splendides galeries de verdure. C'est là un spectacle nouveau pour le voyageur arrivant du nord ou de l'est; le changement s'opère précisément à l'entrée dans le bassin du Congo dont le cours inférieur est plutôt remarquable par la nudité de ses rives. A l'endroit où cesse la forêt, le sol est couvert d'un fourré d'herbes si hautes que les éléphants peuvent s'y cacher et au milieu duquel les sentiers courent comme d'étroites pistes.

Fidèle à son projet, M. Junker a donné beaucoup d'attention à l'étude et de temps à l'exploration de la Wellé; il a touché ou même coupé cette rivière sur huit endroits entre Maboud où elle est formée par la réunion de la Kibali

et de la Gadda, et un point situé à 560 kilomètres plus à l'ouest, à la hauteur de Pamboung. C'est à 275 kilomètres à l'est du point où est parvenu M. Junker que M. Grenfell a dû interrompre ses levés sur la Mobangui, large encore de 594 mètres. Un peu plus d'un demi-degré seulement sépare les latitudes des points extrêmes où les deux explorateurs ont respectivement laissé la Mobangui et la Wellé, qui a pris là le nouveau nom de Makoua; tous les géographes qui étudient de près la carte de cette région accepteront aujourd'hui la proposition émise d'abord comme hypothèse probable par M. Stanley, en 1877, maintenue et affirmée par le docteur Junker, de l'identité de la Wellé ou Makoua avec la Mobangui. Ainsi devra être abandonnée l'hypothèse à laquelle étaient simultanément arrivés le docteur Petermann et M. Duveyrier, lors de la première nouvelle de la découverte de la Wellé par le docteur Schweinfurth; d'après ces deux géographes, la Wellé devait être le cours supérieur du Châri. Les renseignements recueillis par le docteur Nachtigal étaient venus contredire cette opinion, en expliquant, contre toute attente, par la largeur de l'éventail que forment les affluents du haut Châri, le débit considérable de ce fleuve sinon aussi le calendrier de son régime de crues et de baisses. Maintenant, aux sérieux indices fournis par la position respective de la Ouëllé et de la Mobangui, vient s'ajouter ce caractère remarquable d'une végétation forestière d'un caractère tranché dans le bassin de la Wellé; cette végétation correspond d'ailleurs à la faune spéciale représentée par les quadrumanes anthropomorphes de la zone équatoriale de l'ouest, que le docteur Schweinfurth avait découverte dans le bassin dont il s'agit. Le doute n'est plus permis : nous avons dans la Mobangui-Wellé un grand tributaire du Congo, coulant parallèlement au fleuve et à une distance extrêmement faible de celui-ci.

Vous avez pu voir, dans les *Proceedings* de la Société géographique de Londres, une carte de toute cette région,

d'après les dessins originaux du voyageur. Il serait possible que ce tracé eût à subir plus tard quelques corrections, non seulement parce que le docteur Junker n'a observé ni latitudes ni longitudes, mais aussi parce que la valeur de la déclinaison magnétique admise (5° ouest) paraît discutable.

Les explorations du docteur Junker sont précieuses encore par la quantité d'éléments qu'elles apportent pour le tracé des affluents supérieurs de la Wellé et de la ligne de partage de son bassin avec celui du Nil. Au sud du pays des Mangbattou, les Monbottou du docteur Schweinfurth, il a poussé, dans le pays des Mabodé, jusqu'à la Nepoko, qui est très vraisemblablement le cours supérieur de l'Arouwimi ou Biyerré, autre affluent du Congo.

Dans cette partie du voyage, M. Junker a constaté que la Wellé forme, sous le 25° degré de longitude est de Paris, une frontière ethnographique. Au sud, peuplades, mœurs, langues sont essentiellement différentes de ce qu'on les connaissait au nord.

Pendant les années 1883 et 1884, M. Junker fut le voisin et l'ami du docteur Édouard Schnitzer, devenu célèbre, sous le nom d'Emin Pacha, comme gouverneur des provinces équatoriales, pour le khédive. Il assista aux défaites successives des troupes égyptiennes; il fut témoin des prodiges d'activité, de courage et de diplomatie grâce auxquels Emin Pacha, privé des ravitaillements et des secours de l'Égypte, a su néanmoins conserver à sa patrie d'élection une armée et les restes d'une province. Le 2 janvier 1886 Emin Pacha tenait toujours dans le district de Wadelai, sur le haut Nil, à peu de distance du lac Mwoutan (Albert N'yanza). Isolé de l'Europe pendant des années, Emin Pacha, dont la science de prédilection est l'ornithologie, n'a jamais perdu de vue les explorations géographiques; mais à peine une ou deux indications sommaires sur ces

reconnaisances sont-elles arrivées jusqu'à nous. C'est à Wadelaï que le docteur Junker prit congé de lui et du voyageur italien M. Casati qui a passé trois années au milieu des Monbottou.

Traversant le Mwoutan, il entre dans l'Ounyorro et se rend auprès du roi de ce pays, Kabrega, alors en guerre avec l'Ouganda; ce royaume est gouverné par un féroce despote du nom de Mwanga, qui avait fait massacrer l'évêque anglais Hannington et interdit au docteur Fischer l'accès de ses États. M. Mackay, missionnaire anglais, et des missionnaires français avaient pourtant été épargnés par sa haine. Grâce au concours de ces derniers, M. Junker parvint, non sans beaucoup de difficultés, à entrer dans l'Ouganda; il put même y acheter des étoffes qu'il expédia à Emin Pacha dont les soldats en étaient réduits à se vêtir de peaux.

Ce sera un honneur pour deux Anglais, MM. Mackinnon et Hutton, d'avoir libéralement offert de couvrir les frais d'une expédition que le gouvernement égyptien, impuissant sur un terrain qui lui appartenait hier, avait résolu d'envoyer au secours d'Emin Pacha. M. Stanley accepta la lourde responsabilité de conduire cette entreprise, et le 21 janvier il quittait l'Angleterre accompagné de neuf collaborateurs européens. A Zanzibar fut engagé un nombreux personnel de ces *pagazi* ou porteurs de la côte orientale, dont tant ont déjà accompli des prodiges sous sa conduite. M. Stanley eut le talent de gagner à ses vues et de joindre à sa caravane le fameux musulman, négociant ou roi Tippou-Tib. Outre un bateau d'acier démontable en douze sections, M. Stanley emportait un armement très perfectionné.

Le 18 mars il arrivait sur le Congo où six bateaux à vapeur et d'autres embarcations transportèrent l'expédition. Entre Matadi et Léopoldville la famine qui sévissait dure-

ment, créa à l'expédition des difficultés d'autant plus graves que le personnel était plus nombreux. Néanmoins M. Stanley arriva assez rapidement, le 22 mai, au confluent de l'Arouwimi, d'où il envoya Tippou-Tib aux cataractes Stanley, avec mission de faire rendre aux employés de l'État libre du Congo la station dont les musulmans s'étaient emparés.

Remontant l'Arouwimi, M. Stanley arrivait, le 20 juin, aux chutes de Yambouga ; là il établissait un camp retranché dont il laissait le commandement au major Bartlot et, le 22 juin déjà, il continuait sa marche remontant l'Arouwimi par eau, car, au-dessus des chutes de Yambouga, la rivière est navigable. Le 2 juillet l'expédition était arrivée dans le pays des Mabodé, celui-là même que le docteur Junker avait découvert et dont le rapport a parlé tout à l'heure. Alors déjà, sans doute, la question du tracé de l'Aruwini était résolue et 400 ou 450 kilomètres seulement séparaient encore M. Stanley du pays de Wadelai où le docteur Junker avait laissé Emin Pacha. Il est donc permis d'espérer qu'aujourd'hui Emin Pacha est secouru et que, s'il le veut, il peut regagner l'Europe en toute sécurité.

L'invasion musulmane devant laquelle était tombée la station européenne des cataractes Stanley n'a pas mis un frein au zèle des explorateurs sur le reste du Congo. Les agents de l'État libre, de simples voyageurs et des missionnaires ont notablement accru cette année-ci la somme de nos connaissances sur le bassin du grand fleuve.

Voici, en partant de l'embouchure, le résumé de ces nouvelles conquêtes. Deux Suédois, le baron von Schwerin et le lieutenant Hakanssen ont combiné leurs efforts sur le bas Congo. M. von Schwerin est le premier Européen qui ait fait, par terre, le chemin de Banana à Boma, en traversant d'abord le pays où prennent leurs sources les trois petits fleuves Koumbi, Lokolla et Loulounda, puis en appuyant au sud-ouest pour couper la Loukounga, affluent du Congo, avant d'arriver à Boma. Une observation

générale faite par ce voyageur est d'un haut intérêt, surtout rapprochée de celle qu'a faite le docteur Junker à l'extrémité nord-est du bassin du Congo : tandis que le fleuve coule ici à travers une savane, à quelque distance au nord et au sud le pays est couvert d'épaisses forêts.

Arrivé au Stanley-Pool, M. von Schwerin consacra quelque temps à l'exploration du pays inconnu au sud, dans un rayon de 30 à 40 kilomètres. Puis les deux voyageurs suédois ont remonté ensemble l'Inkissi, affluent sud du Congo, jusqu'à N'gongolo, à 90 kilomètres du confluent qui se trouve au milieu de la région des cataractes ; ils apprirent là que l'Inkissi vient du sud-est, c'est-à-dire du pays de Yakka.

Avant de toucher la côte ouest, pour rentrer en Europe, M. von Schwerin a exploré enfin, au sud de l'embouchure du Congo, le pays des Moussorongos.

La Kwa et les grandes rivières qui la forment ont été le théâtre de divers voyages et recherches géographiques. C'est d'abord le capitaine van der Felsen qui remonte et lève l'artère principale du bassin de la Kasai, c'est-à-dire la Sankoullou, Sankourou ou Loubilach, et ensuite la Kasai. Puis, le docteur Wolf, de l'expédition Wissmann, qui remonte aussi la Sankoullou, la Loubi et la Lomami ; qui navigue ensuite, en compagnie de M. Wissmann, sur la haute Kasai, du confluent de la Louloua à la chute Wissmann, et découvre qu'entre 5° et 6° de latitude sud la Sankoullou, comme ses trois affluents connus du côté du sud, le Kwango, la Kasai et la Louloua, sont barrés par des chutes ou des rapides.

Le lieutenant Wissmann, qu'avait déjà rendu célèbre son voyage d'une côte à l'autre du continent africain en 1882 et sa brillante reconnaissance de la Kassai, vient d'effectuer pour la seconde fois la traversée de l'Afrique équatoriale.

Chargé par Sa Majesté le Roi des Belges d'explorer la région comprise entre la Kassai et la Loualaba, c'est-à-dire la partie sud-est du vaste territoire attribué au nouvel État indépendant du Congo, M. Wissmann remontant le Congo, la Kassai, la Louloua, arrivait, en avril 1886, aux stations récemment fondées de Louébo et de Loulouabourg.

Dans une première excursion, entreprise avec le docteur Wolf, M. Wissmann remonta la Kassai jusqu'au point où cette rivière cesse d'être navigable.

Une reconnaissance dans la direction du sud-est, en compagnie du capitaine de Macar, amena M. Wissmann au delà du Loubi, dans le pays très peuplé des Baloubas. Non sans difficulté, il réussit à traverser le Bouchimani, branche occidentale du Loubilache. Les deux autres branches de cette rivière sont le Louilou et le Loubiranzi. A elles trois, elles forment le Loubilache qui, après sa jonction avec le Loubi, prend le nom de Sankourou.

L'attitude hostile des indigènes et le manque de munitions obligèrent la petite troupe à rétrograder.

De retour à Loulouabourg, M. Wissmann dut attendre, avant de se mettre définitivement en route, que l'interprète envoyé à la côte occidentale pour y chercher des marchandises d'échange, fût revenu. Puis il procéda aux derniers préparatifs pour sa grande expédition vers le nord-est.

La caravane était nombreuse au départ; chacun tenait à accompagner le voyageur. M. Wissmann emmenait avec lui le lieutenant Le Marinel et le charpentier Bugslag.

Après avoir châtié les Bena Ngonga qui avaient dépouillé l'explorateur Pogge, en 1882, l'expédition franchit le Sankourou un peu au-dessous du confluent du Loubi.

A l'est de cette rivière s'étend la région des épaisses forêts où la marche est très pénible, où les vivres font défaut. Aussi, après une douzaine de journées d'excessives fatigues,

M. Wissmann, cédant aux instances de ses hommes, se dirigea-t-il vers le sud, vers une partie moins boisée de la contrée. Là, en revanche, les habitants, les Bena Mona se montrèrent fort hostiles.

Du 28 décembre 1886 au 23 janvier 1887, l'expédition traversa un pays entièrement dépeuplé par la guerre et les épidémies; elle eut beaucoup à souffrir de la famine, des conditions atmosphériques et des atteintes de la petite vérole.

Après quelques jours de repos chez un chef ami, M. Wissmann se mit en route pour Nyangoué avec un petit nombre d'hommes encore valides; il renvoya les autres à Loulouabourg sous la conduite du lieutenant Le Marinel. Les circonstances étaient bien changées à Nyangoué depuis le précédent voyage de M. Wissmann, en 1882. Les difficultés de la situation le forcèrent à s'y arrêter. Il ne fallait pas songer à se diriger au sud vers les lacs Kamorondo, ni au nord-est dans la direction du Louta N'zighé; il ne restait guère d'autre alternative que celle de gagner, au plus vite, le Tanganyika à travers le Manyéma. Ce fut à ce dernier parti que se rangèrent M. Wissmann et son fidèle compagnon Bugslag. Une fois arrivés au Tanganyika, ils s'embarquèrent sur un bateau à voiles pour l'extrémité sud du lac. Puis, traversant la contrée qui les séparait du Nyassa, ils en gagnèrent l'issue, descendirent le Chiré, le Zambèze et, par le Zna-Zna, arrivèrent à Quilimané, sur la côte orientale. C'est, depuis Nyangoué, à peu de chose près, la même route qu'avait récemment suivie le docteur Lenz. Il n'en reste pas moins à M. le lieutenant Wissman le mérite d'être le premier Européen qui ait traversé à deux reprises le continent africain.

Avant de rentrer en Europe pour jouir d'un repos bien mérité après sept ans d'explorations fructueuses dans le bassin du Congo, M. Grenfell a voulu ajouter quelque chose

encore aux résultats que lui doit la géographie. Accompagné par un autre missionnaire, M. Bentley, il a remonté sur le *Peace* la Kwa et le Kwango jusqu'aux chutes de Kikoundji, terme du voyage du commandant von Mechow, en 1880; ainsi se trouvera complétée la première reconnaissance de cette grande rivière.

A 11 kilomètres au-dessus de sa jonction avec la Kasai, le Kwango reçoit, de l'est, la Djouma, rivière si forte que M. Grenfell hésite à décider si elle ne l'emporte pas sur le Kwango. Un peu plus loin, le Kwango tourne au sud-sud-ouest, puis à l'ouest et, par 4° 30' de latitude sud, il reprend sa direction première qu'il conserve aussi loin que Kikoundji. Le *Peace* s'arrêta par 5° 8' de latitude australe devant une chute d'un mètre de hauteur, qui ne serait pas un obstacle au passage de simples canots. Enfin, revenant au confluent, M. Grenfell alla explorer dans l'est le lac Léopold II, découvert par M. Stanley en 1882. Il put, au moyen d'observations astronomiques, corriger de 20' la longitude attribuée à ce lac par son découvreur. Il constata en outre que, contrairement à l'idée que M. Stanley s'en était faite, le lac Léopold II ne communiquait pas avec le lac Matoumba.

Au nord du fleuve le lieutenant van Gèle a, dans les trois derniers mois de 1886, navigué sur la Mobangui jusqu'aux rapides de Sango qu'on connaissait déjà, et il a relevé trois affluents de la Mobangui : l'Ibenga ou Botabo et la Lobai sur la rive droite, la N'ghiri sur la rive gauche. Deux mois plus tard, il remontait pendant douze jours et jusqu'à Ikengo, où elle vient du sud-est, la Loupori, affluent nord de la Loulongo, antérieurement découverte par MM. Grenfell et von François.

Enfin le lieutenant Baert a remonté sur une distance de 325 kilomètres, et jusqu'à 3° 30' de latitude nord et 19° 40' de longitude est de Paris, la Moungala, affluent nord du Congo qui, coulant dans la courbe de la Mobangui et paral-

lèlement à cette rivière, déboucherait dans le fleuve, non pas par 17°15' de longitude orientale, comme le voulait Grenfell, mais par 17°50' de longitude est de Paris. Au point où le missionnaire anglais s'était arrêté devant des rapides, la Moungala n'était plus qu'un ruisseau.

Un vétéran des explorateurs africains, le docteur Oscar Lenz, a accompli une traversée de l'Afrique de l'ouest à l'est. Parti de l'embouchure du Congo au mois de juillet 1884, il atteignait Zanzibar deux ans et demi après, en janvier 1886. Bien que M. Lenz et son compagnon M. Baumann aient levé certaines parties du pays, il ne paraît pas qu'ils aient fait de découvertes; c'est du moins l'opinion des géographes allemands. Mais leurs travaux géographiques n'en ont pas moins une valeur, car ils complèteront, corrigeront, peut-être, certaines parties des précédents itinéraires. Il convient, d'ailleurs, de réserver son jugement jusqu'après la publication du travail complet.

M. Lenz partait dans le double but d'explorer la région inconnue entre le Congo et le Nil et de secourir Emin Pacha. Il a dû renoncer à l'un et à l'autre objectif. Les difficultés, qui ne commencèrent qu'à la station des cataractes Stanley, ont été surtout la conséquence des progrès accomplis par les musulmans dans ces parages. Le fameux marchand musulman Tippou-Tib, devenu quasi-roi et qui est allé demander, à Zanzibar, l'investiture des pays où il s'est fait obéir, prêterait pourtant son concours à M. Lenz en lui fournissant des canots pour remonter le Congo en amont des cataractes Stanley, Stanley-Falls.

A grand'peine l'expédition franchit les cataractes, obligée qu'elle est, à différentes reprises, de faire ce que les Canadiens appellent des « portages », c'est-à-dire de transporter par terre les marchandises et les canots. Deux marches en amont de la dernière cataracte, M. Lenz trouve un nouveau

village, Kibongué; c'est l'un de ces établissements fondés par les marchands musulmans venus de l'est pour s'établir sur le haut fleuve, presque jusque sous l'équateur et qui y ont déjà créé de vastes cultures de riz. Les indigènes, des cannibales armés de flèches empoisonnées, ont dû leur céder la place et se réfugier dans les cantons loin du fleuve. Plus loin, le Congo coule dans une forêt, et ses rives sont semées de ruines des villages des nègres que les incursions des Arabes ou plutôt des musulmans Souâheli ont chassés de leurs foyers. Les villages indigènes ne recommencent à se montrer qu'au delà du confluent de la Kasoukou, dans l'Ouzimba et le Manyouema; mais M. Lenz constate que, tandis que certains villages ont fait alliance avec les musulmans, d'autres sont franchement les ennemis de ces derniers.

Près d'Ourangui, dans le Wenya, un nègre musulman de N'yangwé, appelé Riba-Riba, s'est établi depuis 1882, et le commerce de l'ivoire a pris là une grande extension. Quant à l'ancien grand marché de N'yangwé, son importance commerciale a beaucoup diminué depuis que Tippou-Tib a fait de Kasongué sa résidence et le rendez-vous des caravanes, qui y apportent l'ivoire et les esclaves. Cette ville est maintenant assez régulièrement bâtie dans une espèce de cirque entouré de collines, c'est-à-dire dans une position malsaine, où la variole décima les équipes de porteurs de l'explorateur.

C'est de ce point que M. Lenz espérait pousser, à travers une région inconnue, jusqu'au lac Mwoutan ou Albert Nyanza, et arriver auprès d'Emîn Pacha. Son projet fut entravé par une guerre que les musulmans poussaient dans le Rouanda, précisément sur la route de Kasongué au Mwoutan. Traversant alors une contrée qui prend aux environs de Kibondé l'aspect d'un parc, où des colonies de Zanzibarites vivent entourées de champs de maïs, de dourra et de mania, de plantation* et de palmier à huile,

et abondamment pourvues de moutons, de chèvres ou de volailles, on arrive sur un plateau de 1,000 à 1,200 mètres d'altitude, surmonté de sommets hauts de 2,000 à 2,400 mètres, formés de granit et de schistes cristallins.

C'est à M'towa que le voyageur voit le lac Tanganika et bientôt, sur l'île de Kavala, il rencontre un explorateur bien connu, le capitaine Hore, employé par une société de missions anglaises. L'expérience de M. Hore qui a passé de longues années sur le Tanganyka, nous vaut la connaissance d'un fait important qu'il a communiqué à M. Lenz. Actuellement, le Loukouga, ce déversoir du Tanganyka dans le Congo, que Stanley avait trouvé à sec en 1876, est un cours d'eau rapide, et pourtant depuis son arrivée sur le Tanganika, M. Hore a constaté que le niveau des eaux du lac a baissé de 4^m,50.

A Oudjidi, M. Lenz, voyant clairement que soit les incursions des musulmans, soit la situation troublée en Ouganda, lui rendaient impossible d'arriver jusqu'à Emin Pacha, se décide à marcher vers la côte orientale. Il gagne par eau l'extrémité sud du Tanganyka, et visite plus à l'est le petit lac Rikwa ou Hikwa qui reçoit, du sud, la rivière Seise. C'est ici la partie la plus intéressante des constatations du voyageur allemand. En effet, ayant remonté la Seise jusqu'à sa source, il put voir, tout à côté, deux ou trois petits ruisseaux qui sont la source de la Tchambézi et, par conséquent, celle du Loualaba et du Congo.

Entre le lac Tanganyka et le lac N'yassa, le sol, composé de roches granitiques et cristallines, atteint 1,700 mètres d'élévation et il porte des massifs de montagnes. On ne voit, dans cette région, que des villages palissadés, car les tribus vivent à l'état de guerre permanente.

Il ne faut pas trop se hâter de juger l'œuvre d'un explorateur et les compatriotes de M. Lenz ont sans doute été sévères pour lui en lui reprochant de n'avoir rapporté de sa mission, comme résultats géographiques, que le levé du bas Congo

entre Ango-Ango et Léopoldville et le levé du haut Congo des cataractes Stanley à N'yangwé et Kasongué. Ce dernier levé, travail personnel de M. Lenz, change le tracé qu'avait donné M. Stanley, de toute une partie du cours du Congo. On ne peut guère concevoir qu'un explorateur expérimenté comme l'est M. Lenz, ait laissé dormir ses instruments quand il s'est trouvé remonter la Seisé et parcourir le canton des sources de la Tchambézi.

Le docteur Émile Holub dont les travaux sont honorablement connus, a terminé, en compagnie de Mme Holub, un nouveau voyage qui a duré quatre ans. On ne peut aujourd'hui, faute d'une carte itinéraire, faire plus que d'esquisser ce voyage, dans la première partie duquel M. Holub paraît s'être peu écarté de son précédent itinéraire. Il a néanmoins formé une collection précieuse pour l'histoire naturelle et pour l'ethnographie. Le manque d'eau, d'une part, pendant des traites de 70 à 100 kilomètres, d'autre part, une peste bovine et une plante très vénéneuse dans les pâturages, causèrent une mortalité désastreuse parmi ses bœufs de trait.

En arrivant à Panda-ma-Tenka, station au sud de Zambézi et encore dans l'État de Khama (Bamangwato), une difficulté politique arrêta les voyageurs pendant huit mois. Le royaume des Maroutsé-Mambounda, gouverné par Sepopo, en 1875, quand M. Holub avait touché pour la première fois le Zambézi, avait vu, en onze ans, passer trois autres rois et commencer un quatrième règne. Le souverain régnant avait détrôné et chassé son prédécesseur, homme énergique, véritable héros, qui revenait en ce moment-là, à la tête d'une armée, pour reconquérir ses droits. Il fallait attendre l'issue de la guerre civile, mais le climat de la vallée de Lechoumo et de Panda-ma-Tenka, où M. Holub avait établi son camp, est des plus mauvais; tous les blancs de la caravane, réduits d'ailleurs à un ordinaire de millet, tombèrent gravement malades et deux d'entre eux moururent.

Le 10 juin 1886, en traversant le Zambézi au confluent de la Tchobé, le docteur Holub commençait un voyage de découverte dans l'intérieur inconnu du pays de Matoka (les Batoka de Livingstone), qui s'étend entre le Zambézi et le lac Bangweolo. Du fleuve à l'extrémité de sa route, chez les Machoukouloumbé, le voyageur a levé un itinéraire de 490 kilomètres dans la direction du nord, en appuyant légèrement à l'est; il a donc constaté le premier les traits de la contrée sur une étendue de quatre degrés et un quart au nord du Zambézi. Il convient de noter ici le changement dans le tracé du cours d'un grand affluent de ce fleuve, la Louengué (Loangwa de Livingstone), qui coule du nord-ouest et non du nord, comme l'avaient fait penser les indications fournies par des indigènes au célèbre missionnaire anglais. Un autre fait, celui-ci plus général, résulte aussi du voyage de M. Holub. Toutes les cartes indiquent une vallée du Zambézi, encadrée, au nord comme au sud, de contrées accidentées, sinon tout à fait montueuses. Or, sur son cours moyen, le Zambézi est bordé au nord par une vaste étendue de terrains plats, bas, couverts de marécages, où même pendant l'hiver de l'hémisphère austral, l'homme contracte la fièvre intermittente. C'est à peine si de petites collines, largement arrosées, y marquent la limite nord du bassin du fleuve.

Le pays des Matoka, dans lequel M. Holub entre en partant du confluent de la Tchobé, forme deux divisions. Celle du sud obéit au roi des Maroutsé, tandis que les Matoka du nord, confinant au territoire des Machoukouloumbé, sont encore indépendants. Ce pays des Matoka, à en juger par la nature des roches qu'on trouve immédiatement au nord du Zambézi, appartient à la formation volcanique; ces roches sont de latérite. Il est boisé ou, pour parler plus exactement, il n'est pas nu, car la forêt n'est composée que de petits arbres autour desquels bourdonne le *tsétsé* qui interdit l'élevage de la plupart des bestiaux.

Au nord-nord-est des Matoka, le docteur Holub nous révèle une région nouvelle, le pays des Machoukouloumbé. Nous trouvons cette peuplade indiquée, par ouï-dire, sous le nom de Bachoukouloumpo sur les cartes des deux premiers voyages du docteur Livingstone, mais ni la race ni le pays n'avait encore été décrits par un témoin oculaire. Arrosé par le Louengué, ce pays doit être plus élevé que celui de Matoka.

Autrefois les Machoukouloumbé vivaient, au nord, dans la région des lacs; depuis deux siècles seulement ils se sont établis sur les affluents septentrionaux du Zambézi. C'est une belle race noire, au nez aquilin, chez laquelle l'homme dédaigne le vêtement, mais fait tresser sa chevelure de manière à former un chignon auquel il ajoute une perruque; en revanche, la femme qui parfois porte un pagne de peau tannée, se fait raser la tête. Une coutume caractéristique est que les Machoukouloumbé se débarrassent de leurs dents de devant, ce qui leur donne une physionomie étrange. Comme presque tous les émigrants et les peuples nomades, les Machoukouloumbé vivent de l'élève des bestiaux. Nulle part, dans l'Afrique australe, on ne trouverait de pasteurs aussi richement pourvus qu'eux; M. Holub estime qu'on peut compter cent bœufs par hutte dans le pays des Machoukouloumbé.

Par l'intimidation et la ruse, les Machoukouloumbé forcèrent la caravane du voyageur autrichien à quitter leur pays. M. Holub ne se résigna au retour qu'après une trahison des indigènes, un combat et le pillage de son camp. Abandonnant ce qui constituait ses moyens d'existence, et aussi quelques cahiers de son journal de voyage, il fut obligé d'emprunter sur le chemin, pour pouvoir regagner la côte anglaise.

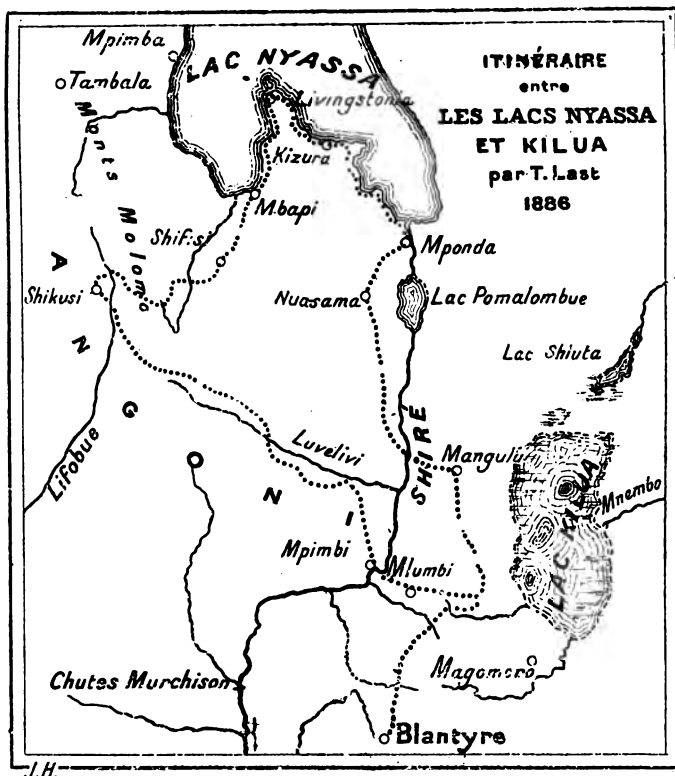
Nous avons enfin à enregistrer quatre voyages accomplis par M. J.-E. Last dans le triangle formé par la côte de

l'océan Indien, à l'est; le fleuve Rovouma, presque inconnu, au nord; le lac Nyassa et la Chiré à l'ouest. Ces voyages ont été entrepris au mois de septembre 1885; la Société Royale géographique de Londres, qui envoyait l'expédition de M. Last, lui avait signalé trois problèmes à résoudre : 1° fixer la position du confluent de la Louguenga (Loudjendé) dans le Rovouma; 2° vérifier la hauteur réelle des pics du Namouli, à l'est du lac Chirwa, sommets que M. O'Neill avait prétendu être couverts de neiges; 3° enfin, lever le fleuve Likougou ou Loukougou depuis sa source dans les collines à l'est du Chirwa, jusqu'à l'océan.

M. Blantyre a atteint le Rovouma, au confluent de la Louguenga, évidemment le Loudjendé, dont il a fixé la position par des observations astronomiques; cette détermination s'accorde très bien, quant à la latitude, avec la carte de M. O'Neill; elle reporte de 8' dans l'ouest la longitude adoptée par le même. Autrefois bien peuplé, le pays était devenu désert en 1885, par suite des incursions des Makwangara et autres peuplades remuantes. Près du confluent, M. Last trouve les îles du Rovouma peuplées par les Matambwi. Remontant la Loudjendé, toute semée d'îles habitées, il voit ses rives bordées de jardins où prospère le maïs, le mil, le haricot, l'arachide, la pomme de terre, la citrouille et même un peu de riz. Il constate *de visu* que cette rivière, après être sortie du lac Chirwa, traverse, d'amont en aval, deux lacs, le Tchiouta et l'Amaramba; c'est une découverte à consigner sur les cartes d'Afrique qui, jusqu'à cette année, donnaient au Chirwa un bassin sans écoulement.

Avant de rentrer à Blantyre, M. Last passa par le territoire des Yao, qui sépare cette mission du lac Chirwa. Les Yao auraient certainement besoin d'être convertis à la civilisation, car non seulement leurs chefs sont anthropophages, mais encore ils ont conservé une vieille coutume qui leur fait enterrer quelquefois des vivants avec les morts de distinction.

Au mois de mai 1886, M. Last entreprend une deuxième excursion dans le but d'explorer le pays d'Angoni, plateau au climat frais, situé au sud-ouest du lac Nyassa et à l'ouest de la Chiré. L'itinéraire de ce voyage, publié dans les *Proceedings*, précise le tracé des montagnes qui s'élèvent



entre le lac Chirwa et la Chiré, et celui du pays d'Angoni aussi loin à l'ouest que le kraal du roi Tchikousi, situé près de la Lufobué, affluent du Zambézi. Plusieurs faits intéressants ont été constatés par l'explorateur pendant cette courte excursion. Au sud-ouest du lac Chirwa, sur son tributaire, le Mloungeuzi, M. Last voit construire un con-

sulat angiais, et tout près de là, autour du mont Zomba, haut de 1,500 mètres et couronné de massifs de fougères arborescentes et d'orchidées, il trouve des signes indéniables du progrès, des plantations prospères de café et de canne à sucre, des essais de culture de thé, de cacao, d'arrow-root et de cinchona, des champs de pomme de terre, tous végétaux que l'Européen vient d'importer dans cette région.

A un autre point de vue qui ne manque pas de gravité, M. Last nous apprend qu'au sud-est du Nyassa, les fils des chefs sont devenus musulmans et intriguent pour prendre la place de leurs pères non encore convertis.

Au cours de ce voyage il avait passé par Livingstonia, site de l'ancienne mission créée, dans un marais, sur le grand cap au sud de Nyassa. La situation insalubre de ce point a forcé les Européens à l'abandonner, et les missionnaires ont transporté leur école plus au nord, à Bandawé, sur le rivage ouest du lac.

Le troisième voyage a eu pour objectif les montagnes de Namouli. Ce massif, surmonté de pics où naissent de petits fleuves côtiers, a pour habitants des Yao et des Makoua. Le pays est revêtu d'une végétation luxuriante dans laquelle on remarque de grands arbres, des palmiers, des bambous et des fougères arborescentes enlacés de lianes, entre autres de la liane qui produit le caoutchouc. M. Last vécut trois mois dans le kraal du chef du pays, à 600 mètres d'altitude, au pied nord des collines qui servent de bases aux pics. C'est là, dans un marais spongieux à surface sèche mais élastique, au pied des pics de Namouli, Plani, Pesani, etc., que sont les sources du Loukougou.

Le pic de Namouli, qui domine la principale source, porte jusqu'à 2,432 mètres d'altitude sa cime en double crête. Sa couleur blanche et le miroitement des filets d'eau qui le sillonnent en tous sens expliquent l'erreur dans laquelle

on était tombé en le voyant à grande distance. Est-il besoin d'ajouter, quand on connaît sa latitude et son altitude, que le Namouli ne porte pas de neige? Dans la saison froide, néanmoins, il gèle sur les hauteurs. Le versant nord du massif donne naissance à trois rivières, le Malema, le Loudi et la Lousi, qui vont, croit-on, former le fleuve Louris. Quant aux habitants, peu nombreux, ce sont des Makoua cannibales. M. Last accomplit son retour à Kilimané en suivant et levant le cours inconnu du Loukougou, tout émaillé d'îles boisées et verdoyantes. Il compléta ensuite ce travail par un quatrième voyage de Blantyre à l'île portugaise d'Ibo, en longeant le côté ouest du lac Kilwa ou Chirwa, les lacs Chiuta et Amaramba et par le pays des Lomsoé-Makoua.

L'intelligence de la cinquième exploration de M. Last présente des difficultés, car le figuré du terrain parcouru par le voyageur fait encore défaut. Au départ et jusqu'au mont Kiladzoulou il coupe des affluents orientaux de la Chiré; il traverse ensuite, vers l'est, la large plaine qui s'étend jusqu'à la chaîne de Mélandji, plaine au sol pauvre, nu, semé de fondrières et sillonnée par de petits tributaires du lac Kilwa. M. Last arrive au mont Vanzi et à un petit lac bourbeux jusqu'alors inconnu, le Limbi, long de 5 kilomètres et demi et fort étroit; il est rempli de poissons et d'hippopotames, mais le crocodile y manque heureusement. Ce lac est la source de la Sambané qui se jette dans la partie sud du Kilwa.

La fin de ce voyage, pour laquelle nulle carte ne peut servir de guide, va être le canton inconnu d'Ana-Gourouwé, sur le fleuve Loukougou.

C'est d'abord à travers les forêts qui couvrent le district du chef Mloumbi, puis par un pays pauvre où croissent une herbe chétive, des arbres rabougris, où cependant les indigènes sont assez industrieux pour fabriquer des étoffes en assouplissant avec le marteau l'écorce de l'arbre *miyombo*,

que M. Last arrive au village du chef Miyanga. Il est ici sur un territoire voué aux luttes intestines et presque chaque petit chef est en guerre avec le chef du village voisin. Continuant sa marche dans la direction générale du nord-est, M. Last passe les kraals des chefs Mahouti et Mkwai avant de voir la ville de Namousola, près des sources du Likougou, fleuve qu'il atteint enfin dans le canton du chef Ana-Gouroumé, terme du cinquième voyage d'exploration.

Ajoutés aux itinéraires de M. O'Neill et à ceux de Livingstone, ces nouveaux itinéraires de M. Last, auxquels il y aurait à joindre celui de M. Cardozo, s'il doit être publié, permettront de dresser une carte du pays entre la Rovouma, la Chiré et l'Océan Indien, qui marquera dans la géographie africaine un progrès très notable, dont il faudra rendre hommage surtout à M. Last.

Dans les premiers jours du mois d'août 1887, le docteur Hans Meyer, de Leipzig, a fait l'ascension du Kilima N'djaro, le géant des monts africains, dont le sommet conserve, sous l'équateur, un perpétuel diadème de neige.

Le missionnaire Rebmann, en 1848, et le missionnaire Krapf, en 1849, avaient signalé l'existence de cette montagne, dont l'un et l'autre avaient aperçu de loin la cime neigeuse. Mais le fait parut si étrange, qu'on refusa tout d'abord d'y ajouter foi. Rebmann trouva des contradicteurs en Angleterre, tandis que la Société de géographie de Paris lui décernait une médaille d'argent.

Le baron Claus von der Decken confirma la découverte des missionnaires et tenta, en août 1861, de gravir la Kilima N'djaro; mais il ne put s'élever à plus de 2,400 mètres. En novembre 1862, le docteur Kersten ayant fait une nouvelle tentative, parvint jusqu'à 4,280 mètres. Il détermina, en outre, trigonométriquement la hauteur du Kibo, le sommet le plus élevé de la montagne, auquel il attribua l'altitude de 5,700 mètres.

En 1871, le missionnaire anglais Charles New gravit le Kilima N'djaro jusqu'à la limite des neiges, soit jusqu'à 4,200 mètres d'altitude. Une seconde tentative lui fut fatale; pillé par les indigènes, il mourut avant d'avoir pu regagner Mombaz.

L'explorateur Joseph Thomson, en 1883, lors de son voyage au pays des Massaï, s'éleva jusqu'à 2,750 mètres sur les flancs du massif et fut le premier Européen qui vit la montagne du côté nord.

Enfin, le voyageur Johnston fit une étude spéciale du Kilima N'djaro, qu'il gravit, en octobre 1884, jusqu'à 4,970 mètres d'altitude. Il ne lui restait plus que 730 mètres pour atteindre le sommet.

Le docteur Hans Meyer, d'après une lettre qu'il a écrite de Tavéta, village au pied de la montagne, le 8 août 1887, serait parvenu jusqu'au bord supérieur du cratère qui couronne le pic de Kibo. Devant lui, se dressait une paroi de glacier de 40 à 50 mètres de hauteur, qu'il ne put gravir faute d'aide, car il était seul et avait dû laisser à 300 mètres plus bas son unique compagnon, épuisé de fatigue.

M. Meyer avait atteint le premier jour la limite inférieure des forêts; le second jour, il avait franchi la zone forestière jusqu'à sa limite supérieure; le troisième jour l'avait conduit le long de pentes herbeuses jusqu'aux premières neiges, et le quatrième jour, à travers des champs de laves et de cendres, il était parvenu au pied du Kibo. Le cinquième jour fut employé à gravir jusqu'au bord du cratère.

M. Meyer ne saurait affirmer si le glacier qu'il a rencontré remplit l'ancien cratère ou l'entoure seulement d'un bourrelet de glace. Les nombreuses vues photographiques qu'il a prises du pic de Kibo et du plateau qui sépare ce pic de celui de Kimaouenzi, ainsi que les spécimens de roches qu'il a recueillis, formeront une très intéressante collection.

M. Meyer n'a pas encore publié sa relation détaillée, mais

elle ne saurait manquer d'offrir un véritable intérêt. Etant donnée, en effet, la position géographique du Kilima N'djaro, le parcours des 5 à 6 kilomètres qui séparent les bases du sommet de la montagne, équivaut à un trajet de l'équateur au pôle. Le voyageur qui l'accomplit passe en quelques heures de la luxuriante vie équatoriale aux glaces éternelles.

Voici maintenant un aperçu des récentes acquisitions de la géographie à Madagascar. Le rapporteur en doit les éléments soit à des indications fournies par notre collègue, M. Grandidier, l'un des maîtres pour la géographie de la grande Ile, soit à une note détaillée d'un autre de nos collègues, M. d'Anthouar, attaché à la résidence générale de France à Tananarive.

Tout d'abord, le ministère de la marine vient de publier la carte du sud de Madagascar, gravée à nouveau, sur laquelle le régime hydrographique est entièrement différent de ce qu'il était sur les précédentes cartes. Elle donne, pour la première fois, le tracé exact de la rivière Saint-Augustin d'après le relevé exécuté par M. Grandidier; elle est enfin beaucoup plus riche que les cartes antérieures en noms de localités, de baies, de rivières. On reporte actuellement, sur toutes les feuilles de la carte, les itinéraires suivis par M. Grandidier qui en a communiqué les minutes au ministère de la marine. Il faut rappeler également que M. Favé, ingénieur hydrographe, exécute d'importants levés sur la côte nord-est de Madagascar, notamment à Diego-Suarez et aux environs de cette baie.

Le traité de paix conclu le 17 décembre 1887 entre les gouvernements français et malgache, en même temps qu'il mettait fin aux hostilités, ouvrait la voie aux entreprises commerciales et industrielles, en garantissant sécurité et protection à tous les Vazaha (Européens). Aussi ce traité fut-il pour Madagascar le signal d'une marche vers le progrès et la civilisation.

Peu de temps après l'installation du nouveau régime, les étrangers commencèrent à affluer et bientôt la route de Tamatave à la capitale fut sillonnée par de nombreuses caravanes de voyageurs et de marchandises.

Ce fut de ce côté que se porta en premier lieu l'activité et l'intelligence des géographes. Jusqu'alors il n'existait que des itinéraires donnant des renseignements approximatifs et incomplets. Le R. P. Roblet, missionnaire de la compagnie de Jésus, dont nous aurons à citer plus loin les remarquables travaux, a déterminé les positions des points principaux et la direction des cours d'eau complétant le levé déjà fait en 1870 par M. Grandidier; ces renseignements sont consignés dans la carte générale de Madagascar. Après lui, deux officiers de l'escorte du résident général, le commandant Blanchard et le lieutenant Staup, établirent, au moyen de la boussole et de la montre, une carte itinéraire de la même route. Ce travail a été envoyé au ministère de la marine. En dernier lieu enfin, M. Iribe, ingénieur civil, en dressa, au moyen du baromètre, le profil donnant ainsi une idée exacte des accidents de terrain et de la physionomie du pays; en même temps, il recueillait les éléments d'une carte hypsométrique: ce travail facilitera singulièrement le tracé d'une route véritable qui évitera ou aplanira les difficultés actuelles. Il importe aussi de ne pas oublier l'établissement de la ligne télégraphique de Tamatave à Tananarive qui, en même temps qu'elle reliait la capitale à la côte d'une façon rapide et continue, améliorerait le chemin, en fixait le tracé et venait donner à ce sentier de sauvages une apparence de civilisation, premier pas vers d'autres améliorations.

A l'ouest, la route de Mojanga, moins fréquentée, a été parcourue cependant par un certain nombre de voyageurs. Mais jusqu'à présent les seuls renseignements sérieux et pratiques que l'on possède sur cette région, sont, en outre de ceux fournis par M. Grandidier pour l'une des routes, et

par M. Mullens pour l'autre, ceux que le regretté P. Abinal, de la compagnie de Jésus, a recueillis au cours de ses voyages et dont s'est servi le R. P. Roblet dans sa carte de l'île. Malgré leur valeur et leur utilité réelle, il sera utile de les compléter au moyen d'une triangulation.

La route de Mojanga est plus longue que celle de Tamatave, mais elle traverse une contrée déboisée et moins difficile; néanmoins elle est peu fréquentée par suite des bandes de brigands qui l'infestent et de la rareté des villages. L'exploitation des mines d'or situées à mi-chemin augmentera sans doute la circulation, créera de nouveaux centres de population et donnera à la contrée une sécurité dont elle a besoin. Il faut ajouter qu'au dire de tous c'est la seule qui, par la nature de son terrain, se prête à l'établissement d'une route carrossable ou peut-être même d'une voie ferrée. Fiévreuse pendant la saison des pluies, au moment de la pousse des herbes, elle est beaucoup moins insalubre que celle de Tamatave pendant la sécheresse, lorsque le feu a nettoyé le sol.

C'est sur la partie centrale de l'île qu'ont été exécutés les travaux les plus considérables et les plus exacts. Le R. P. Roblet, en outre d'une carte générale de Madagascar, a en effet dressé une carte de la province d'Imérina et une carte du pays des Betsileo.

La carte générale, qui est à 1/1,000,000, est terminée; elle est en cours de publication, des épreuves en ont été déjà envoyées à l'auteur qui la fera paraître sous peu. La carte du Betsileo à 1/200,000 vient d'être finie et envoyée à M. Grandidier qui se charge de la publier; elle donnera les traits essentiels d'un pays de près de 8,000 kilomètres carrés.

Quant à la carte de l'Imérina (à 1/100,000), dont il a paru un extrait dans l'ouvrage du R. P. Lavaissière *Histoire de Madagascar*, elle sera bientôt achevée et elle servira, avec les levés faits en 1869 et 1870 par M. Grandidier, à établir

la carte définitive de toute la région habitée par les Hovas.

Les provinces de l'Imérina et du Betsileo ont été relevées au moyen de la triangulation. Dans ce but une base de 5,550 mètres a été mesurée au cordeau, sur le plateau de Maharemama, à mi-chemin de Tamalave et du lac Itasy. Les angles du tour d'horizon ont été mesurés au cercle géodésique et les détails relevés à la planchette, en même temps que des observations météorologiques et barométriques étaient prises pour servir plus tard à dresser des cartes spéciales. Ces différentes observations, soumises à de nombreuses vérifications et qui concordent avec celles de M. Grandidier, peuvent être considérées comme précises.

En résumé, une étendue de terrain mesurant environ 500 kilomètres de longueur sur 150 à 200 kilomètres de largeur a été relevée. Elle comprend les bassins supérieurs et moyens des cours d'eau qui prennent leur source dans le massif central de l'île. Ces cours d'eau sont, au nord, le Betsiboka et l'Ikopa, son affluent, qui vont se jeter dans la baie de Bombetok; à l'est l'Onivé, affluent principal du Mangoro; à l'ouest le Kitsamby, l'Andrantsay et le Mania, tous trois affluents du Tsijobonina; dans le sud-ouest le Matsiétra et le Manantanana, affluents du Mangoky.

Ces cours d'eau rayonnant du centre de l'île vers la mer, leurs vallées forment les voies naturelles de pénétration dans l'intérieur du pays. On voit facilement quelle importance aura pour l'avenir de la grande île africaine la publication de ces documents.

La résidence générale a voulu contribuer, elle aussi, à cette œuvre de progrès et de civilisation. Usant de l'influence qu'il a su acquérir sur le gouvernement malgache, M. Le Myre de Vilers a décidé le premier ministre de la Reine, Son Excellence Rainilaiarivony, à faire faire le plan de Tananarive. Dans ce but une brigade topographique a été créée; elle se compose de MM. le capitaine Lavoisot et les lieutenants Staup et Martinie, les deux premiers officiers

de l'escorte, le dernier attaché militaire, ils ont comme collaborateur un jeune officier malgache, intelligent, parlant français et doué d'un réel talent de dessinateur. Ce travail comprendra le levé détaillé à 1/2,000 de l'ilot entier formé au-dessus des rizières de la plaine de Betsimitatra, par les montagnes de Tananarive et d'Ambohijannahary et leurs contreforts. Les instruments employés sont la planchette, la boussole et l'alidade nivellatrice à rallonge. Toutes les distances sont mesurées à la chaîne d'arpenteur. Une base de 1,000 mètres, prise sur la place de Mahamasian, a servi de point de départ à une triangulation préliminaire destinée à fixer la position des principaux mouvements et des points les plus importants. Ce premier réseau a été divisé en une série de polygones dans lesquels les détails ont été relevés par la méthode de cheminement.

En raison de l'agglomération des maisons et des différences de niveau considérable (200 mètres entre la place de Mahamasina et le palais de la Reine), le plan en courbes sera dressé à part.

Ce travail sera d'une utilité indiscutable pour les améliorations à apporter soit dans le tracé ou le percement des rues, soit dans les embellissements de la ville, soit encore au point de vue administratif; il fera grand honneur à ceux qui l'ont conçu et mené à bonne fin. Commencé à la fin du mois de juillet 1887, il est déjà très avancé et sera fini au mois de mars ou d'avril 1888.

Pour terminer le chapitre de l'Afrique, rappelons que le commandant de Lannoy de Bissy, notre collègue, continue l'établissement de la grande et belle carte d'Afrique à 1/2,000,000^e, publiée par le Service géographique de l'armée. Ce document précieux, si sûr, si scrupuleusement tenu à jour, sera terminé au commencement de l'année prochaine, et l'œuvre pourra se présenter entière à l'Exposition de 1889, où elle couvrira 16 mètres carrés de muraille. Elle

attestera la vitalité des bonnes traditions de l'école géographique française.

Cette année-ci les feuilles d'Alger et de Tunis ont paru sous leur forme définitive, et les feuilles de Laghouât, Agadez, Tripoli et El-Fâcher ont été ou sont gravées au trait et à la lettre. Il ne reste plus à dessiner que les deux feuilles de Ladô et Gôndar. Mais, très exigeant, l'auteur a jugé indispensable de dessiner à nouveau les deux feuilles de Bir El-Abbâs et In-Çâlah afin de tenir compte d'une position astronomique qu'il avait d'abord rejetée.

Sans entrer dans un examen détaillé des feuilles de la carte de M. de Lannoy qui sont en épreuves, il est intéressant de signaler que la feuille 5 (Touât) donnera pour la première fois les itinéraires de M. Fernand Foureau, l'un des plus actifs et des plus méritants explorateurs du sud de l'Algérie; elle ne pourra recevoir d'additions et de corrections que quand M. Léon Teisserenc de Bort aura achevé le calcul de ses positions et la rédaction de ses itinéraires. Sur la feuille 6 (Tripoli) où les itinéraires et les positions astronomiques de M. Duveyrier ont été, comme sur la précédente, largement utilisés, M. de Lannoy a pu faire figurer les levés exécutés par les missions topographiques militaires dans le sud-est de la Tunisie, où elles ont trouvé un terrain tout à fait neuf. Pour la première fois on a sous les yeux une image réduite mais vraie du grand Chott El-Djerid, dont les contours sur les 130 kilomètres de sa partie sud et sud est, entre le Nefzâwa et l'Algérie n'avaient jamais été vus par un Européen avant l'occupation française de la Tunisie.

En traversant l'Océan pour gagner les continents américains, nous nous rappellerons que S. A. le prince Albert de Monaco a fait cette année, avec son yacht l'*Hirondelle*, une nouvelle croisière consacrée à des recherches sur le Gulf Stream et ses dérivés, ainsi que sur la faune maritime de l'Atlantique. Pour sa troisième campagne, l'*Hirondelle*

quittait Lorient le 6 juin, chargée de mille flotteurs destinés à l'observation des courants superficiels et munie, cette fois-ci, d'un matériel très complet, soit pour draguer en eau profonde, soit pour récolter, suivant des procédés nouveaux, les organismes qui vivent plus ou moins loin de la surface des eaux. M. le professeur George Pouchet avait été invité à prendre passage sur l'*Hirondelle* pour se rendre aux Açores où il désirait faire des recherches sur les cachalots qui fréquentent ces parages, et assister, en qualité de collaborateur de l'expérience, au lancement des flotteurs.

M. J. de Guerne, chargé des travaux nécessaires pour la préparation et la conservation des matériaux zoologiques récoltés, a largement contribué par sa science et son expérience, au succès de la campagne.

Des calmes persistants ont fait durer seize jours la première étape et, le 22 juin seulement, l'*Hirondelle* mouillait sur la rade de Horta de Fagal aux Açores. Mais elle avait déjà recueilli, à la surface, quelques pièces d'un grand intérêt.

Une croisière de 23 jours parmi les Açores fut employée à des dragages, des descentes de nasses et des sondages qui atteignirent respectivement : 1,287, 650 et 3,300 mètres. On fit encore des explorations zoologiques dans plusieurs lacs situés au fond de cratères de volcans éteints.

Le 18 juillet, l'*Hirondelle* faisait voile vers l'Amérique pour commencer presque aussitôt le lancement des flotteurs. L'opération qui dura quinze jours s'effectua depuis le voisinage des Açores jusque près du Bonnet Flamand, bien loin dans le courant polaire.

Le 5 août, on reconnaissait la côte d'Amérique et le yacht mouillait dans la baie de Saint-Jean de Terre-Neuve.

Durant cette dernière étape, la collection zoologique s'est considérablement enrichie par les procédés de pêches pélagiques et de dragages; ceux-ci atteignirent de nouveau près de 1,300 mètres aux alentours du grand banc. Après douze jours de repos à Saint-Jean, l'*Hirondelle* entreprit son

trajet de retour. Il fut très pénible à cause d'une série de gros temps qui balayèrent alors Terre-Neuve et toute cette région de l'Atlantique. La petite goëlette dut même subir, vers le milieu de la traversée, une épreuve bien rude. Le 23 août, prise dans un cyclone dont le centre passait à peu de distance, elle se trouva pendant 15 heures dans la situation la plus critique, en lutte contre une mer monstrueuse que soulevaient des rafales d'ouragan.

L'*Hirondelle* rentrait à Lorient le 29 août, rapportant des matériaux de grande valeur scientifique.

Nous nous rappelons tous la communication qu'a faite ici même M. Thoulet à la suite du voyage qui le conduisit avec la *Clorinde* le long de la côte de Terre-Neuve. Il a présenté des considérations aussi nouvelles qu'ingénieuses sur la formation des bancs de Terre-Neuve. Maury l'attribuait aux matières minérales apportées du Groënland par les icebergs; M. Thoulet la trouve dans l'érosion par la gelée et dans le transport par les glaces côtières, des roches de la côte occidentale de Terre-Neuve même et de la côte du Labrador. Il a appuyé sa théorie d'aperçus intéressants sur le jeu des courants maritimes et fluviaux dans ces parages.

Si nous atterrissons aux côtes du centre-Amérique, nous constaterons les progrès incessants de l'entreprise de M. de Lesseps. Notre président a bien voulu offrir à la Société, dans le courant de l'année, une magnifique collection de photographies prises sur la ligne des travaux. Ces vues donnent à qui pourrait ne pas s'en rendre exactement compte, une idée de l'immensité de la tâche à accomplir pour mettre en communication les flots de l'Atlantique et ceux du Pacifique. Mais, si immense que soit l'entreprise elle s'accomplira. Nous en avons pour garant, outre la puissance des moyens dont, aujourd'hui, disposent les ingé-

nieurs, la puissance de volonté et de vie de l'homme qui a coupé l'isthme de Suez.

De toutes les parties du monde, l'Amérique méridionale est celle dont la géographie doit le plus aux explorateurs français. Pour le levé des côtes, l'amiral de Montravel et le commandant Mouchez ; pour l'étude de l'intérieur du continent, Bouguer, La Condamine et Godin, Leblond, d'Essingy, le commandant Vidal, Alcide d'Orbigny, de Castelnau, Claude Gay, Amédée Bonpland, Demersay, Pissis, voilà les noms qui se pressent à notre mémoire ; ils représentent des époques plus ou moins lointaines, mais en des temps plus rapprochés de nous, le docteur Crevaux, M. Wiener, le commandant Martial et ses savants collaborateurs, M. Thouar, sont venus continuer ce long passé de services rendus à l'étude de l'Amérique méridionale.

Votre rapporteur doit aujourd'hui enregistrer de nouvelles et heureuses explorations françaises sur ce vaste champ d'études. Les noms de MM. Chaffanjon, Olivier Ordinaire, Marcel Monnier, seront inscrits désormais sur la liste des voyageurs français dont les travaux scientifiques n'ont pas peu contribué, nous disait récemment l'illustre président de la Société, M. F. de Lesseps, « à déterminer et à maintenir, dans l'Amérique du Sud, un courant de sympathies en faveur de la France. »

L'un des fleuves immenses dont l'Amérique méridionale est si richement pourvue, l'Orénoque, n'était encore tracé sur les cartes, pour les 200 ou 300 derniers kilomètres de son cours inférieur, que d'après des informations insuffisantes ; grâce au courage, à la ténacité inébranlable de M. Chaffanjon, cette partie du fleuve peut être maintenant orientée et dessinée avec exactitude et d'après des observations recueillies sur le terrain.

Le précédent rapport avait laissé M. Chaffanjon et son compagnon, M. Morisot, épuisés par les fatigues et par les

fièvres, à Calcara, sur les bords de l'Orénoque, au-dessous du point où afflue le rio Apure.

Après quelques semaines employées à réparer leurs forces, ils quittaient ce village le 21 août 1886.

L'Orénoque change ici brusquement de direction : au lieu de couler de l'ouest à l'est, il vient plus ou moins franchement du sud. A moitié chemin entre Calcara et San-Fernando de Atabapo, on rencontre le confluent du rio Méta, rivière considérable qui descend de la Cordillère des Andes et dont les sources ne sont pas loin de Santa-Fé de Bogota.

C'est surtout à partir de San-Fernando de Atabapo que le voyage de M. Chaffanjon présente un véritable intérêt géographique. Cette localité qui n'est aujourd'hui qu'un village de 200 habitants, est destinée à prendre tôt ou tard une grande importance commerciale, grâce à sa position au confluent de trois grandes rivières ; l'Orénoque, l'Atabapo et le Guaviare convergent en ce point et y déversent les produits de tout le Vénézuéla méridional. En outre l'Atabapo qui vient du sud, naît à peu de distance du rio Negro et permet de passer en quelques heures du bassin de l'Orénoque à celui de l'Amazone.

Le 1^{er} novembre, M. Chaffanjon quittait San-Fernando de Atabapo, sur des embarcations d'un faible tirant d'eau, capables de pénétrer dans les petites rivières.

A trois journées de San-Fernando, surgissent du fleuve, comme des obélisques, les rochers dits Piedra pintada, dont la base est couverte d'inscriptions très anciennes ; les eaux ne laissent guère ces inscriptions à découvert que pendant les années de sécheresse.

Sur sa rive droite, l'Orénoque reçoit le rio Ventuario, affluent considérable dont l'embouchure forme un vaste delta. Le fleuve lui-même est encombré d'une grande quantité d'îlots rocheux, entre lesquels les eaux se précipitent avec violence ; en outre, son cours qui cheminait jusque-là du sud-est au nord-ouest tourne au nord.

En continuant à remonter l'Orénoque, on aborde une plaine immense, couverte de forêts qui forment de chaque côté du fleuve deux barrières impénétrables. Près de la rive gauche s'étend le lac de Carida, assez important et remarquable par son abondante population de poissons et de tortues.

Le lit du fleuve devient de moins en moins large; il ne s'étale bientôt plus que sur 300 ou 400 mètres. Le rio Cunucunuma, tributaire de la rive droite, apporte à l'Orénoque une masse d'eau considérable. A une journée de navigation, s'ouvre, sur la rive gauche, la bouche du fameux Cassiquiari qui met l'Orénoque en communication avec le bassin de l'Amazone par le rio Negro. La brèche qui établit cette communication n'a pas 40 mètres de large; elle s'est formée sous l'action incessante du courant contre les berges qui ont fini par livrer passage au fleuve.

A partir de ce point, les cartes existantes sont tellement erronées que M. Chaffanjon dut renoncer à s'en servir, et entreprit de lever, à nouveau, d'une façon plus exacte, le cours de l'Orénoque. Les Indiens qui vivent sur le moyen Orénoque redoutent beaucoup d'aller aux sources du fleuve, habitées par des Guaharibos réputés de féroces anthropophages. Cette crainte hantait l'esprit des compagnons indigènes de M. Chaffanjon et il fallut faire acte d'énergie pour les contraindre à ne pas reculer.

Cependant le fleuve se resserre toujours davantage, ses courbes sont plus brusques, ses petits affluents plus nombreux; en un certain point, la distance d'une rive à l'autre n'est plus que de 30 mètres et le fleuve coule entre deux véritables murailles de 10 à 12 mètres de hauteur, couronnées par la forêt vierge. Les difficultés de toute nature allaient en croissant à mesure que les voyageurs avançaient. Enfin, le 18 décembre 1886, M. Chaffanjon atteignait l'endroit qu'il pouvait considérer comme la source de l'Orénoque. Le puissant fleuve n'est plus alors qu'un torrent descendant de

la montagne, au sommet culminant de laquelle M. Chaffanjon donne le nom de Pic de Lesseps.

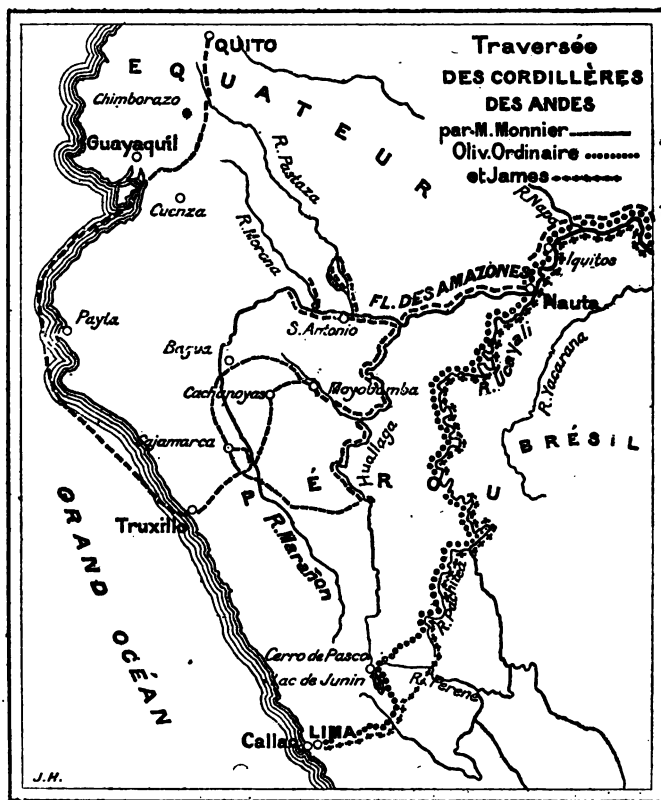
Quant aux Guaharibos si redoutés, le voyageur réussit à en apercevoir quelques individus ; il les décrit comme des hommes d'une race tout à fait inférieure, qui en sont encore à l'âge de pierre.

L'exposé que M. Chaffanjon nous a présenté de son voyage ne pouvait être que sommaire, mais il a suffi pour nous permettre d'apprécier l'importance géographique des résultats de cette mission accomplie sous le patronage du ministère de l'instruction publique. La géographie y gagne, outre la découverte des sources de l'Orénoque, un tracé du cours du fleuve, relevé à la boussole et appuyé sur des positions déterminées astronomiquement ; l'ethnographie et l'anthropologie s'enrichissent de nombreuses observations sur les Indiens riverains de l'Amérique, et l'histoire naturelle voit ses éléments d'étude s'augmenter d'intéressantes collections ; en résumé, le succès de M. Chaffanjon, conquis au prix de fatigues inouïes et de grands dangers, est l'un des événements géographiques de l'année 1887.

M. Ollivier Ordinaire, consul de France à Callao, a entrepris de rechercher la route la plus directe, la plus favorable pour ouvrir au Pérou un débouché par le bassin de l'Amazone.

A cet effet, il se rendait de Lima à Chicla, dernière station du chemin de fer transandin. De Chicla il parcourait à dos de mule les 115 kilomètres qui séparent cette station du village de Ninacaca, sur la route du Cerro de Pasco. Puis, s'engageant sur un sentier rapide qui s'élève bientôt à une altitude de 4,350 mètres, il redescendait ensuite au hameau de Chipa dont l'altitude n'est plus que de 3,442 mètres. Ici, la route s'engage dans le Val d'Añil Cocha ou Val du « Lac Bleu », qui conduit au pied de la sierra d'Huachon. Le lac, situé à 3,830 mètres d'altitude, refléchit comme un miroir

les cimes blanches et les flancs abruptes de la montagne. Le col qu'il faut franchir est à 4,428 mètres, mais de chaque côté, s'élancent des pics d'une hauteur considérable. Malgré ses escarpements, cette chaîne peut être passée à cheval et



sans mettre pied à terre. Sur le versant oriental, plusieurs petits lacs scintillent au milieu des roches sauvages. C'est de là que descend le rio de Huancabamba, que côtoie le sentier jusqu'au pied du Cerro de Yanachaga. La vallée de Huancabamba, dans sa partie basse et plate, est longue

d'environ 3 kilomètres et son altitude moyenne est de 1,588 mètres. Le climat y est agréable et sain, mais le sol y est médiocrement fertile; toutefois il offre d'excellents pâturages.

Pour se rendre de Huancabamba au rio Palcazù, on peut soit passer au nord par la colonie allemande de Pozuzo, soit se diriger au nord-est et franchir directement la chaîne du Yanachaga. Cette dernière route abrège le trajet d'une trentaine de kilomètres. Le massif du Yanachaga est couvert de forêts sur tous les points où les arbres peuvent prendre racine. Le versant occidental est sillonné de ravins; quant au versant oriental, il est tellement raide que le voyageur est obligé de se retenir aux branches pour ne pas glisser dans l'abîme. Mais si la traversée est pénible, la vue dont on jouit du sommet du col offre du moins une compensation. Les Andes forment dans cette partie orientale du Pérou une série d'ondulations avec des plissements analogues à ceux des vagues de l'Océan pendant une tempête.

Après avoir traversé à gué quelques petites rivières, M. Ordinaire arrivait au confluent du Chuchuras et du Palcazù, à l'endroit désigné sous le nom de Port Gonzalès. Là, s'embarquant dans une pirogue dont l'équipage se composait de cinq Indiens, il passa successivement devant l'embouchure du Mayro et devant celle du Pozuzo, pour atteindre bientôt l'embouchure du Pichis.

A partir de ce point, la rivière prend le nom de Pachitea; on peut la descendre jusqu'à son confluent dans l'Ucayali en deux jours et deux nuits, quand la lune permet de naviguer sans interruption. L'Ucayali est aujourd'hui sillonné par quelques bateaux à vapeur, qui permettent de se rendre à Iquitos en quatre jours. Quant au trajet d'Iquitos à Para, il est suffisamment connu.

La route suivie par M. Ordinaire est d'environ 400 kilomètres plus courte que celle de Moyobamba, habituellement adoptée et que suivirent les Conquistadores espagnols à la

recherche de l'Eldorado. De Lima à Iquitos, le voyage exige actuellement quarante à quarante-cinq jours par l'ancienne route, tandis que celle de M. Ollivier Ordinaire n'exige qu'un voyage de treize ou quatorze jours. L'économie de temps est donc évidente et les informations recueillies par M. Ordinaire prendront utilement place dans la géographie.

A son départ pour l'Amérique du Sud, M. Marcel Monnier projetait de rapporter une reconnaissance du rio Pastaza, de ses sources à son confluent avec le Marañon; le parcours de cette rivière n'ayant pas encore été effectué, c'eût été un élément précieux pour la géographie, mais plus que personne les voyageurs se heurtent à l'imprévu. M. M. Monnier ne put trouver à Quito d'Indiens pour l'accompagner, soit qu'ils redoutassent d'affronter un trajet inconnu, soit qu'ils fussent frappés de terreur par le Tunguragna alors en pleine éruption.

Changeant donc d'itinéraire, M. M. Monnier se rend à Truxillo; mais une insurrection qui sévissait dans les territoires de l'intérieur vint lui opposer de nouveaux obstacles. Il gague non sans peine Bambamarca sur les bords du Marañon et traverse ce fleuve à la nage pour obtenir des Indiens l'autorisation de continuer sa route vers l'est. Repoussé de ce côté, il redescend le fleuve par sa rive gauche, jusqu'à Chorobamba où il réussit à passer sur la rive droite. Une marche très pénible à travers les contreforts des plateaux andins le conduisit, au sud, à Tayabamba d'où il s'engagea dans les massifs des Cordillères. Avec cinq Indiens qui l'accompagnaient, il soutint pendant vingt et un jours une lutte incessante contre les difficultés d'un terrain tourmenté, aride; elles furent augmentées encore par la végétation intense, serrée, impénétrable qui commence brusquement dès les premières pentes des Cordillères sur le versant occidental de la vallée du Huallaga.

Il atteignait enfin le Huallaga trois mois et demi après

avoir quitté le littoral du Pacifique éloigné de 150 lieues à vol d'oiseau, mais d'une distance double en tenant compte des détours qui avaient été imposés au voyageur.

Par un trajet vertigineux le Huallaga, accidenté de dangereux rapides, conduisit M. M. Monnier jusqu'au Marañon. Il reprit là son projet initial et gagna le Pastaza qu'il remonta dans une petite embarcation à vapeur jusqu'à Huagaza, c'est-à-dire à une centaine de kilomètres en amont du lac Rimachuna. Redescendant par la même route, il gagnait par l'Amazone le littoral de l'Atlantique.

Malgré les peines sans nombre, les fatigues excessives et les dangers avec lesquels il a été aux prises, M. M. Monnier n'en a pas moins recueilli des notes nombreuses et précises sur les Andes, leurs vallées, leurs plateaux, sur le Huallaga et ses affluents, sur le Pastaza et le lac Rimachuna. L'exposé complet des résultats de son voyage ajoutera plus d'un trait nouveau à la géographie de l'Amérique du Sud.

M. George P. James, propriétaire d'une plantation de canne à sucre près du village de la Merced, sur les bords de la rivière Chanchamayo, résolut en juillet 1886 d'entreprendre une exploration sur le versant oriental des Andes.

Accompagné d'un Italien qui se prétendait versé dans la connaissance de la langue des Indiens Chunchos et passait pour jouir d'une certaine influence au milieu des tribus, M. James, longeant la rive droite du Paucartambo, atteignit le Cerro de la Sal. Il trouva là un missionnaire qui lui adjoint un frère lai dont le concours fut très utile au voyageur anglais. En se frayant une route à coups de *machete* au travers des forêts, et sans autre guide qu'une boussole de poche, M. James arrivait, après bien des fatigues, sur les bords du Palcazù qu'on lui avait représenté comme une rivière navigable; mais, à son grand désappointement, il dut marcher encore pendant trois jours en suivant la rive et en passant à gué les affluents, avant d'atteindre le

point où le Palcazù charrie assez d'eau pour porter un frêle radeau.

Dans quelques villages indiens rencontrés à la descente, les habitants, hostiles au premier abord, ne tardèrent pas à s'apaiser; ils fournirent même à M. James trois radeaux montés chacun d'un Indien. Le courant assez rapide entraîna ainsi l'expédition jusqu'à un village situé au confluent de la rivière Chuchuras et du Palcazù. Un peu plus loin, tandis que les voyageurs campés sur la rive pour y passer la nuit, dormaient d'un profond sommeil, les trois Indiens s'enfuirent avec l'un des radeaux. Les deux radeaux qui restaient ayant été réunis en un seul, et un autre guide indien ayant été gagné à force de promesses, l'expédition put recommencer à descendre le fleuve. Mais bientôt, l'Indien feignit d'avoir laissé échapper sa pagaie et, sautant à l'eau pour la rattraper, il disparut dans la forêt. Ainsi abandonnés à eux-mêmes, les voyageurs résolurent néanmoins de poursuivre leur route. Se laissant aller au fil de l'eau le long des rives entièrement désertes, et ne s'arrêtant que pour passer la nuit sur un banc de sable ou dans une anse abritée, ils croisèrent successivement les embouchures du Lagarto et du Pichis, deux tributaires du Palcazù.

Nous avons rappelé plus haut qu'en aval de l'embouchure du Pichis, le Palcazù prend le nom de Pachitea. Descendant en canot ce dernier fleuve, M. James atteignait l'Ucayali, après avoir vu chavirer son canot contre un tronc d'arbre submergé et avoir perdu tous ses effets. Parvenu enfin à Iquitos il continua son voyage jusqu'à Para. Le 7 mai 1887, il rentrait dans ses foyers sur les bords du Chanchamayo.

Cet explorateur a constaté que, si le Palcazù n'est pas une rivière navigable, le Pichis peut être utilisé comme voie fluviale. C'est sur le Pichis que doit se porter l'attention de ceux qui désirent ouvrir une route praticable entre le Pérou central et le bassin de l'Ucayali.

Actuellement plus de 5000 ouvriers sont employés à couper

les arbres à caoutchouc des collines qui dominent les rives du Pichis. Les dégâts causés par cette armée de travailleurs sont considérables, bien que le *caucho* croisse et se multiplie assez rapidement. Une autre équipe d'ouvriers remonte l'Ucayali et une troisième le Yavari, pour approvisionner de caoutchouc les commerçants brésiliens. L'établissement d'une route de Chancamayo au Pichis serait, d'après M. James, sans utilité immédiate, car les arbres à caoutchouc seront détruits avant l'achèvement de la route. Selon lui, le mieux serait de commencer par coloniser cette région orientale du Pérou, où la terre est fertile et le climat agréable. La nécessité de bonnes routes n'apparaîtra qu'après la réussite de cette colonisation.

Vers la fin de l'année 1886 le gouvernement de la République Argentine avait chargé le capitaine F. W. Fernandez d'explorer un des bras du delta que forme le Pilcomayo vers son débouché dans le rio Paraguay. Ce bras est désigné sous le nom d'Araguay-Guazû, mais sa véritable appellation indigène semble devoir être *Aguaray-Guazû* ou la « Grande Eau du Renard ». Selon d'anciens chroniqueurs espagnols, l'Aguaray-Guazû aurait été la branche principale de la rivière, celle qui pouvait faire espérer la solution de l'important problème de la navigabilité du Pilcomayo.

Bien qu'on fût dans la saison des pluies, la sécheresse exceptionnelle de l'année avait amené une telle baisse des eaux dans le rio Paraguay, que le capitaine Fernandez ne put atteindre l'embouchure de l'Aguaray-Guazû avec sa petite flottille. Il dut la laisser en arrière et en détacher un canot sur lequel, en février 1887, avec trois hommes et des vivres pour vingt jours, il entreprit d'accomplir son expédition.

Le confluent de l'Aguaray-Guazû dans le rio Paraguay se trouverait, d'après les déterminations du capitaine Fernan-

dez, par 24°46' de latitude sud; là serait bien l'embouchure du même cours d'eau dont Juan de la Cruz avait autrefois tracé la carte et que Félix de Azara estimait être la branche principale du Pilcomayo. Toutefois, le canot ne put remonter cet affluent que pendant une vingtaine de kilomètres, encore fallut-il le trainer à force de bras par dessus les bancs de sable.

La petite expédition continua sa route à pied, vivant de biscuit et d'infusion de maté, mais bientôt les obstacles s'accumulèrent; les rives à pic s'élevaient à six ou sept mètres et le chemin était barré par des ravins impossibles à franchir. M. Fernandez fut donc obligé de rebrousser chemin, après s'être avancé jusqu'à 40 kilomètres du point où l'Aguaray-Guazû se détache du Pilcomayo.

Tout récemment des rumeurs du caractère le plus inquiétant s'étaient répandues au sujet de notre courageux collègue et lauréat, M. Thouar, chargé d'une exploration au Chaco; pendant quelques jours nous avons pu craindre un drame semblable à celui de la mission Crevaux.

Le Ministre des Affaires étrangères a bien voulu rassurer la Société, mais des détails obligeamment fournis par M. José ~~Pa~~ Guillen, attaché militaire à la légation de Bolivie, nous ont appris que le voyageur et ses trois compagnons avaient été sur le point de périr.

Depuis la guerre du Chili contre le Pérou et la Bolivie, ce dernier État a cessé d'avoir un débouché sur le littoral du Pacifique. Recherchant activement les moyens de compenser cette infériorité, il a chargé M. Thouar d'explorer le Chaco dans le but d'y déterminer la meilleure voie d'accès vers l'est, du côté du cours du Paraguay.

C'est en accomplissant cette tâche, c'est aussi en continuant son enquête sur le massacre de la mission Crevaux que M. Thouar a failli succomber aux privations, aux fatigues inouïes et aux attaques des Indiens.

Parti de Sucre, capitale de la Bolivie, il était parvenu, en suivant un itinéraire sinueux, à la colonie Crevaux, sur le Pilcomayo, d'où il avait marché droit à l'est, dans la direction du Rio Paraguay. A quelque distance de ce fleuve il s'était vu arrêter par les circonstances dont il vient d'être parlé.

Informé de la situation, le gouvernement bolivien avait immédiatement dépêché une petite colonne de secours, commandée par le colonel Martinez qui avait eu le mérite et la bonne fortune de ramener sains et saufs, à Sucre, M. Thouar et ses compagnons MM. Novis, Prat et Valverde.

En votre nom le bureau de la Société a envoyé à M. Thouar une adresse de sympathie et de cordiales félicitations.

La Terre de Feu a été récemment visitée par plusieurs expéditions dont les deux principales sont celles de M. Jules Popper et de M. Ramon Lista.

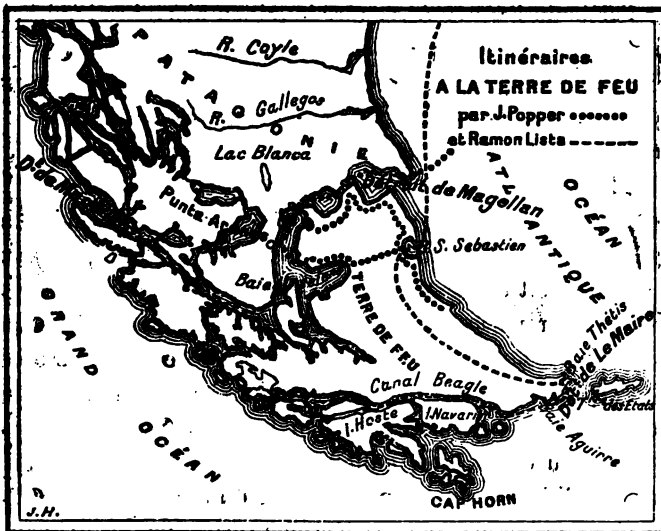
La première, partie de Buenos-Aires le 7 septembre 1886, se rendit d'abord à Punta Arenas, d'où elle gagna la côte nord-ouest de la Terre de Feu, au fond de la baie de l'Avenir (Bahia del Porvenir). Son but principal était de reconnaître les richesses naturelles que renferme cette région extrême et le parti qu'en pourrait offrir l'exploitation. A cet effet, M. Popper avait sous ses ordres un personnel chargé de procéder à des recherches spéciales.

Longeant d'abord la côte occidentale jusqu'à la baie Inutile (Useless Bay), l'expédition traversa la Terre de Feu pour atteindre la baie Saint-Sébastien sur la côte orientale. Il n'est pas impossible qu'entre ces deux profondes échancrures ait régné jadis, à une époque géologique indéterminée, un canal maritime qui divisait la Terre de Feu en plusieurs îles distinctes, comme celles qui s'étendent au sud du canal du Beagle.

De la baie Saint-Sébastien M. Popper poussa des re-

connaissances au nord, jusqu'au cap Espiritu Santo, et au sud, jusqu'au cap Peñas. Il fit aussi quelques excursions à l'intérieur, pour se convaincre de la navigabilité de certains cours d'eau.

D'après cet explorateur la Terre de Feu peut être divisée en deux grandes régions bien distinctes. L'une comprend l'ouest et le sud-ouest, l'autre l'est et le nord-est. Dans la première s'élèvent jusqu'à 2,000 ou 2,500 mètres, des montagnes neigeuses qui envoient leurs ramifications à travers



toute l'île. C'est la région des épaisses forêts, des cascades, des hauts plateaux, des glaciers, des volcans actifs ou éteints. L'autre région présente un caractère moins grandiose, mais plus riant. Elle est accidentée de collines de médiocre hauteur, entre lesquelles coulent paisiblement des ruisseaux limpides. C'est la région pastorale de l'île.

Au point de vue pratique, M. Popper estime que la recherche et l'exploitation des gisements aurifères sera la branche d'industrie la moins productive et la plus hasardée;

mais elle servira de point de départ à une autre exploitation plus féconde et plus réelle, l'élevage du menu bétail, destiné à prendre un grand développement.

Placée sous la savante direction de M. Ramon Lista, la seconde expédition argentine, avait pour mission d'explorer la partie de la Terre de Feu comprise entre le cap Espiritu Santo, au nord, la baie Aguirre, au sud, et de reconnaître tous les cours d'eau, qui, sur ce trajet, vont se jeter dans l'Océan Atlantique.

Partie de Buenos-Aires vers le milieu d'octobre 1886, sur le vapeur *Santa Cruz*, elle arrivait le 21 du mois suivant dans la baie Saint-Sébastien, à la côte orientale de la Terre de Feu. Dès le début, elle eut à soutenir contre les Indiens Onas qui se montrèrent hostiles, un combat dans lequel elle eut le dessus.

La région de l'intérieur que l'expédition sillonna d'un itinéraire de 708 kilomètres, entre la baie Saint-Sébastien et le détroit de Le Maire, semble plus fertile et destinée à un plus grand avenir que la côte patagonienne qui s'étend au nord du détroit de Magellan, entre le rio Chubut et le cap des Vierges. D'après M. Ramon Lista, c'est une erreur de croire que la Terre de Feu soit une région inhospitalière ou qu'elle soit entièrement hérissée de montagnes arides. Elle présente, au contraire, du cap Espiritu Santo à celui de Peñas, des vallées couvertes de beaux pâturages et bien arrosées. Cette région jouit d'une température agréable et la neige qui tombe doit fondre vite, à en juger par le faible degré d'humidité du sol. Plus au sud, les forêts dominent; les pâturages sont moins abondants, mais l'aspect du pays est plus pittoresque, grâce à quelques petits lacs qui se détachent sur le fond sombre de la verdure. Cette dernière partie de la Terre de Feu est probablement aussi plus riche en gisements métallifères.

L'expédition ayant visité la baie de Thétis, à 40 kilomètres

à l'ouest du cap San Diego, y découvrit un excellent mouillage dans la baie de Bon-Succès (Buan-Sucasso). Cette dernière, vu sa proximité du détroit de Le Maire, sur la route des navires qui doublent le cap Horn, paraît très favorablement située pour recevoir un établissement durable.

M. Ramon Lista et le chirurgien Segers qui l'accompagnait ont rapporté de leur voyage une ample moisson de renseignements sur le pays, sa flore, sa faune et ses habitants. Ces documents formeront une précieuse contribution à la connaissance de la Terre de Feu.

L'Asie fournit toujours une large part au mouvement géographique. Deux puissances, la Russie et l'Angleterre, y possèdent des empires immenses dont elles ont à étudier les territoires, à surveiller les abords. Elles se partagent les parties centrales du continent, et ce qu'il reste d'États indépendants est infailliblement voué à passer sous le sceptre du Czar Blanc ou de l'Impératrice des Indes. C'est aux explorateurs russes et aux explorateurs anglais que sont dus, cette année encore, les progrès réalisés dans la connaissance de l'Asie centrale. Par extraordinaire cependant, nous aurons à enregistrer un voyage remarquable dû à des explorateurs français.

Avant d'arriver au cœur de l'Asie, votre rapporteur vous exposera les principales conquêtes de la géographie dans les parties excentriques de ce continent, aussi imposant par son passé que par ses dimensions.

Le Yémen, l'ancienne Arabie heureuse, l'une des parties de l'Arabie où la terre tempérée succède le plus vite à un littoral brûlé, l'une des parties du monde qui compte le plus de villes à de grandes altitudes, est représenté dans le mouvement géographique de l'année par un voyage qui eût mérité mieux que la communication succincte de l'auteur devant la Société de géographie de Londres.

Reprenant la route parcourue naguère par notre compatriote M. Joseph Halévy et en dernier lieu par M. Edouard Glaser, puis l'un des itinéraires de M. Renzo Manzoni — dont les voyages n'ont peut-être pas été assez appréciés — le major général F.-T. Haig nous conduit de Hodeidah à Sanah, et de Sanah à Aden. Entre Hodeidah et Sanah, le terrain n'est pas tout à fait nouveau, mais M. Haig ajoute aux données de ses devanciers de bons aperçus d'ensemble sur la contrée, ses paysages, son caractère.

Au village de Badgel cesse la plaine littorale, le Tihama ; le sol devient accidenté.

Peu après, aux abords d'Hodjeilah, seuil du Yemen proprement dit, commencent les véritables montagnes, et la nature change complètement d'aspect. Les maisons en terre du littoral sont remplacées par des villages en pierre, généralement perchés sur les sommets et dont les habitations se serrent autour d'un *bordj*, sorte de tour de défense et de surveillance.

Un fait frappe le voyageur. Les flancs abrupts des montagnes sont entièrement couverts de terrasses construites pour permettre la culture de l'orge, du café, de l'indigo.

M. Haig estime que ces travaux dénotent un peuple susceptible d'une civilisation élevée, et digne d'occuper une place honorable dans l'échelle des nationalités.

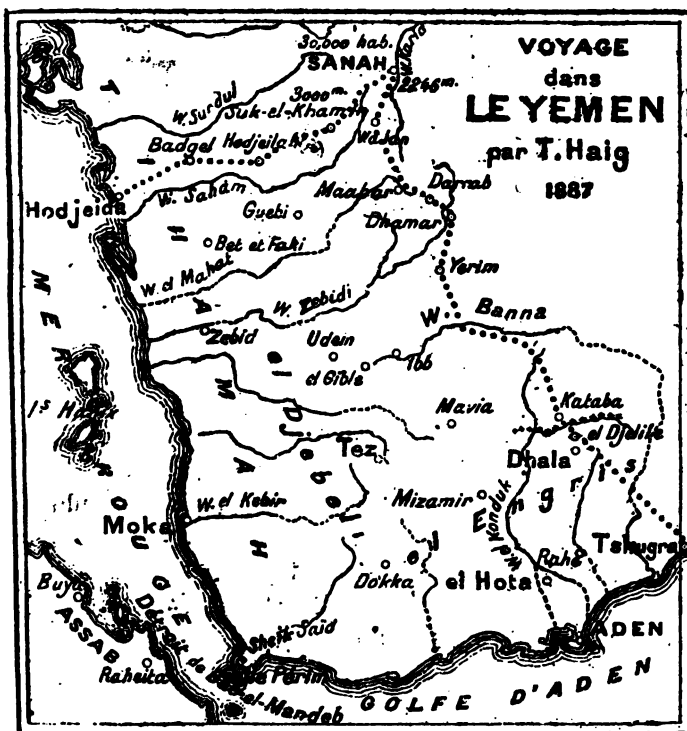
Les massifs succèdent aux massifs, et un peu au delà de Souk-el-Khamis, un sentier difficile, raide, dangereux quelquefois, conduit à l'altitude de plus de 3000 mètres, qu'il ne dépassera pas.

La descente sur Sanah dont l'altitude est de 2246 mètres selon M. Haig, de 2130 mètres selon M. Renzo Manzoni, de 2380 mètres selon M. Glaser, aura lieu à travers une série de steppes étagées, de vallées en pente douce, entre des collines de trapp ; d'après M. Haig tout le haut pays du Yemen présente ce caractère.

Le trajet de Hodeida à Sanah offre des sites extrêmement

pittoresques, éclairés par un ciel à la fois doux et lumineux. C'est au mois de janvier, en plein hiver, que fut accompli le voyage, et si les ardeurs du Tihama étaient tempérées, en revanche M. Haig souffrit du froid dans la partie la plus élevée de son trajet, aux environs de Souk-el-Khamis.

A l'occasion de son séjour à Sanah, M. Haig donne sur la



nature et les habitants du pays des informations assez générales, mais instructives. Il décrit la capitale du Yemen avec son enceinte de murailles, trop large pour la population actuelle de la ville, qu'il évalue à 30,000 ou 35,000 habitants; les maisons, construites en pierre, sont à plusieurs étages et assez épaisses pour que la température s'y main-

tienne à 62° Fahr. Il ne fut pas autorisé à prendre des dessins, même des ornements qui entourent les fenêtres. Les Juifs, au nombre d'une soixantaine de milles dans tout le Yemen, y sont en assez bonne situation. M. Haig souligne la haine des habitants du Yemen contre les Turcs et les rigueurs de ceux-ci envers les Arabes.

Le sol, généralement riche grâce à des irrigations bien entendues et distribuées avec sagesse, souffre néanmoins de la sécheresse attribuée par le voyageur au déboisement, fort ancien déjà, de la zone montagneuse située au-dessus de 1800 mètres.

Malgré le rendement d'un sol qui donne deux récoltes et produit une grande abondance de fruits et de légumes, les Yemenites sont peu fortunés par suite des impôts dont les accable l'administration turque, sans en rendre la valeur en travaux publics ou en amélioration du pays.

Les 320 à 350 kilomètres qui séparent Sanah d'Aden traversent un pays moins connu que l'intervalle de Hodeidah à Sanah. Un voyageur ayant été assassiné quelque temps auparavant à une certaine distance au sud de Sanah, M. Haig fut conduit par un détour vers l'ouest, sur Walan et Maabar. Une large vallée peu inclinée s'élève jusqu'à l'altitude de 2920 mètres, pour redescendre par une pente rapide sur une vallée longue et large, semée de quelques villages. Une nouvelle montée mène à un vaste plateau de trapp dont une partie est bien cultivée et dont Derrah, à 2590 mètres, occupe le point culminant. A l'extrémité méridionale du plateau est Dhamar dont quelques-uns des minarets, comme c'est aussi le cas à Sanah, ne sont point verticaux. L'artillerie turque les a canonnés pour éteindre une insurrection. Dans le sud de Dhamar, s'étendent des plaines de trapp auxquelles succède une contrée très coupée, très montagneuse qui conduit à Yerin. Là s'arrête ou commence, au nord d'Aden, l'emploi de la monnaie anglaise, c'est-à-dire de la monnaie de l'Inde; jusqu'à Yerin, c'est en

piastres autrichiennes que le voyageur fait ses transactions.

Yerim, à l'altitude de 2398 mètres d'après M. Renzo Manzoni, de 2220 mètres d'après M. Haig, est située dans la région où se séparent les cours d'eau tributaires de la mer Rouge et ceux qui affluent au golfe d'Aden. En traversant la vallée de l'un des plus importants de ces derniers, le Wadi Banna, le voyageur parvenait à Kataba, poste des douanes turques du Yemen.

Au delà, dans le sud, commencent les territoires placés sous le protectorat anglais.

De Kataba à 1200 mètres d'altitude la descente sur la plaine littorale est rapide.

Tandis qu'au sud de Sanah les haïssons et les arbres ne croissent que dans les vallées, au sud de Yerim M. Haig a remarqué l'abondance et la vigueur relative de la végétation.

En comparant les cotes de hauteur déterminées par M. Haig à l'aide d'un anéroïde, à celles que M. Ed. Glaser et M. Renzo Manzoni ont inscrites sur leurs cartes, on constate des différences parfois assez grandes. Un examen critique de la valeur des procédés de mesure employés par les trois explorateurs serait indispensable pour permettre de choisir entre ces diverses déterminations.

Il est une cité vers laquelle, deux fois par jour, se tournent une centaine de millions d'hommes et que six chrétiens seulement ont visitée non sans danger pour leur existence. Les temps ne sont pas encore venus où le chrétien parcourra les rues de La Mecque, comme le musulman celles de Rome, en toute liberté, en toute sécurité. Ce n'est qu'à la faveur d'une comédie habile et dangereuse que le docteur Snoucke Hurgronje, de Leyde, a réussi à pénétrer et à résider dans la cité sainte de l'islamisme. Son but était d'étudier de près et en dehors des influences européennes, la véritable vie islamique, de se rendre compte de l'intensité de ce foyer de fa-

natisme, du rayonnement et des effets qu'il exerce, notamment sur les Malais des Indes néerlandaises.

Sous le costume, avec les manières et les pratiques d'un fervent musulman, M. Snoucke Hurgronje a pu séjourner à la Mecque pendant six mois, de février à août 1885 et, cette année, il a exposé devant la Société de géographie de Berlin les observations principales qu'il a été à même de recueillir. Depuis le voyage de Burckhardt, aux premières années du siècle, la ville n'a pas sensiblement changé d'aspect. Le sol sur lequel elle repose continue à s'exhausser par l'apport des torrents parfois à sec, souvent impétueux et dévastateurs qui descendent des montagnes dont La Mecque est enserrée. M. Snoucke Hurgronje a vu, non seulement l'agglomération immense, bigarrée, pittoresque des musulmans venus de toutes les parties du monde en pèlerinage à la Kaaba, mais encore, il a vécu avec la population ordinaire de la ville; elle est faite d'alluvions ethnographiques laissées par les pèlerinages et dont les provinces de l'Arabie elle-même, la Syrie et l'Égypte, le Maroc, Bokhara, et l'Afghanistan, l'Inde et la Malaisie ont formé les éléments. Les nègres aussi ont leurs représentants dans cette mosaïque de races et de peuples dont les éléments disparates prennent d'ailleurs les habitudes des Koraishites qui constituent le fonds de la population. S'il en faut croire le voyageur néerlandais, cette population serait affable, hospitalière et ne devient âpre au gain que pendant la période du pèlerinage, où chacun cherche à tirer des visiteurs tout le parti possible.

D'après M. Snoucke Hurgronje, la pierre noire ne serait pas, comme on l'a pensé, un aérolithe; il en existe à La Mecque d'autres spécimens que révèrent les musulmans, mais qui n'ont pas le renom et la sanction officielle. Sur la montagne sainte d'Abou-Gubez le voyageur a, d'ailleurs, trouvé une pierre noire semblable à celle de la Kaaba.

A l'est de la vallée du Jourdain, entre l'Hermont et le Hauran, s'étend le Dscholan, plateau qui, d'environ 300 mètres d'altitude dans sa partie la plus basse, s'élève à plus de 1,000 mètres dans sa partie élevée. Le nord et le centre du Dscholan, sauvages, incultes, couverts de lave, sont parcourus par des Bédouins nomades. Le sud de la contrée, couvert de laves friables, est cultivé tant bien que mal par des peuplades sédentaires. C'est sur le Dscholan que, pour le compte de l'association allemande de Palestine, un ingénieur, M. Schumacher, a porté ses études; il a effectué avec soin le levé de cette région et ajouté à la carte du pays au sud de Damas, un fragment précieux par son exactitude comme par son étendue.

La Turquie compte diplomatiquement parmi les États européens; cependant elle n'a pas fait exécuter, comme les autres États, de levé d'ensemble de ses territoires, et si les cartes qui la représentent offrent quelque précision, il faut reconnaître qu'on le doit, en majeure partie, au professeur Henri Kiepert, dont une partie de la longue et laborieuse carrière a été consacrée à étudier, à contrôler, à mettre en œuvre, sous forme graphique, les documents épars, itinéraires, études de voies ferrées, descriptions, recherches archéologiques, relatifs à l'empire ottoman.

Moins encore que la Turquie d'Europe, la Turquie d'Asie eût été figurée avec détail sur les cartes, sans les travaux de M. H. Kiepert. Le savant professeur, bien qu'il soit l'un des doyens des géographes du monde entier, n'en a pas moins entrepris, l'année dernière, une exploration de la partie occidentale de l'Asie Mineure.

Il a visité l'île de Lesbos dont la topographie est fort peu connue; il a étudié le site de Pergame, parcouru la chaîne du Bos-Dagh, l'ancien Tmolus, les ruines de Sardes, les sites d'Éphèse et de Colophon. Son compagnon de route, le chevalier von Diest, a fait un levé des environs de Per-

game; puis il a parcouru et relevé, dans le nord-ouest de la Turquie d'Asie, un itinéraire qui passe par Kiutahia, Eskisher, l'ancienne Dorylée, pour venir aboutir à Ismid.

Avant même que les résultats de ce double voyage aient été publiés, il est permis d'affirmer qu'ils seront considérables et qu'ils apporteront, en particulier, de précieuses additions à la carte de la contrée.

Un voyageur russe, le docteur Elisseief, qui s'est parfois écarté du terrain ordinaire des explorations russes, qui, notamment, a visité la Palestine, l'Algérie, la Tunisie, a parcouru en dernier lieu les parties orientales de l'Asie Mineure. En traversant la pachalik d'Alep, il atteignit Bobshné, Malatia et Karpout d'où, empêché par les neiges, quelque peu aussi par les autorités turques de se diriger vers Erzeroum, il dut prendre la direction du nord-ouest. Aux premiers jours de janvier, il terminait son voyage à Samsonn, après avoir été dépouillé de ses collections et de son journal de voyage.

M. Elisseief qui a constaté beaucoup d'erreurs ou d'omissions dans les meilleures cartes, n'a pas lui-même fait de levés ou déterminé de positions, mais ses recherches ont porté sur l'ethnographie et l'anthropologie des populations variées qui habitent entre le bassin de l'Euphrate et la Mer Noire.

Il a pu constater que l'élément arménien tend à prendre le pas sur l'élément turc.

M. Gustave Radde est l'un des plus anciens, comme des plus laborieux et des plus savants de cette pléiade d'explorateurs russes qui constituent peu à peu la géographie de la moitié septentrionale de l'Asie. Déjà, de 1855 à 1859, il accomplissait un voyage considérable autour du Baïkal dans les vallées de la Selenga, de l'Onoue, de la Shilka et de l'Amour. Depuis lors il a concentré ses études sur le Cauc

case et les contrées voisines. Périodiquement son nom revenait attaché aux résultats de quelque nouvelle exploration fructueuse pour la connaissance du pays caucasien, de son histoire naturelle, de son ethnographie si complexe. Récemment encore, en 1885, il faisait dans les montagnes du Daghestan une excursion dont le récit a paru en livraison supplémentaire des *Mittheilungen* de Gotha.

Parti de Tiflis en juin 1885, il aborda son champ d'étude à Nukha, ville tatare située au pied du grand Caucase. Il s'attaqua d'abord au Lazal et au Salawat, montagnes de 3,590 et 3,640 mètres d'altitude; puis, se dirigeant à l'est, il franchit la chaîne du grand Caucase par un col situé à une élévation de 3,408 mètres, qui passe entre le massif Bazar Dusy (4,480 m.) et l'imposant Schah Dagh (4,255 m.). Comme le déclare M. Radde, son but était moins d'atteindre les hautes cimes que d'étudier la vie végétale et la vie animale jusqu'à ses dernières limites en altitude. Son travail fournit, en effet, de précieux renseignements pour les botanistes et les zoologistes. A un point de vue purement géographique, on le suivra avec intérêt dans les détails qu'il fournit sur les villages leaghiens de la vallée du Samur, et sur les mœurs des montagnards de ces régions.

De la vallée du Samur, il passe dans le bassin du Koïssu, après avoir donné une attention particulière au groupe du Dulty Dagh, qui se compose de deux cimes principales, de 3,700 et 4,000 mètres d'altitude, couvertes de neiges et de glaciers, et reliées entre elles par une étroite crête.

Son excursion l'amène à Gunib, dernier refuge de Schamyl, qui y fut vaincu en 1859. A Chunsak où les Russes tiennent garnison, le docteur Radde dut songer à opérer son retour vers Tiflis. Il remonta la vallée de l'Awarskaï Koïssu, visita en passant le groupe des monts Rogos et, franchissant le col du Ketz (appelé Késouda-meer par les gens du pays), à 3,486 mètres d'altitude, il redescendit dans la vallée de l'Alasan, puis passa dans celle du Kura, d'où il

rentrait à Tiflis en août 1885, après un fructueux voyage.

Intéressants par leur caractère géographique et géologique, les territoires compris entre la mer Caspienne et l'Oxus ont, pour la Russie, un intérêt d'un ordre plus immédiat. Ils sont devenus, depuis la belle entreprise du général Annenkof, l'une des routes entre l'Europe et le cœur de l'Asie. On s'explique bien, dès lors, que le gouvernement russe encourage les savants à porter leurs recherches sur ces parties de l'empire immense et toujours grandissant du czar.

M. G. Radde achevait à peine l'étude du Caucase dont il a été parlé plus haut, qu'il était appelé à diriger une mission dans la Turkménie, dans la région que limitent les montagnes du Khorasân, la mer Caspienne et l'Oxus.

D'après un exposé sommaire publié aux *Mittheilungen* de Gotha, les résultats de cette mission sont d'une importance qui les signale tout particulièrement à l'attention des géographes.

M. Radde, qui s'était personnellement chargé des recherches relatives à la botanique, avait entre autres collaborateurs un géologue de mérite, M. J.-M. Konschin qui, depuis 1881, n'a pas cessé de parcourir la contrée transcaspienne, d'en étudier le relief, la structure, les caractères, le mode de formation. Les pages consacrées par M. Konschin à ses recherches avant et pendant la mission dirigée par M. Radde, forment un chapitre de géographie dont la lecture ne saurait être trop recommandée.

Votre rapporteur ne vous imposera pas de suivre les 8,500 kilomètres de l'itinéraire parcouru par M. Konschin, qui sillonne le littoral caspien au nord de la baie Mikhaïlowsk, traverse à plusieurs reprises et en sens divers le désert du Karakoum, gagne Chardjui par Merw, descend jusqu'aux confins de l'Afghanistan, longe ou franchit les chaînes septentrionales du Khorasân, parcourt les sillons de l'Ousboï, de l'Oungus, le bassin du Sary Kamish.

Il faut lire l'exposé que fait M. Konschin de l'orographie de la contrée. Aux massifs irréguliers, isolés les uns des autres, qui se dressent dans le voisinage de la mer Caspienne succèdent en longues chaînes parallèles les montagnes du Khorasân; à versants raides du côté de Karakoum, elles se séparent du côté de la Perse en larges vallées. Le voyageur fait un tableau certainement vrai, mais peu séduisant des oasis qui s'étalent aux pieds septentrionaux de ces chaînes; entre le désert qui tend à les recouvrir de ses sables et des montagnes qui leur versent une eau insuffisante ou déréglée, ces oasis présentent un pauvre aspect et de maigres ressources. Plus abondants, mais fantasques dans leur régime, les flots du Tedjend et du Mourghab n'assurent pas aux oasis d'Atek et de Merw une existence beaucoup plus opulente. De paresseuses populations, dès longtemps habituées soit aux risques, soit aux profits des *razzias*, sont dans des conditions défavorables pour réagir par une lutte constante contre les influences de la nature. L'eau courante est, dans ces régions, comme dans toute l'Asie centrale, l'élément essentiel de l'existence; c'est à force de canaux et de digues, par conséquent à force de travail qu'il la faut diviser ou retenir pour qu'elle féconde le sol.

M. Konschin a porté une partie de ses études sur les moyens d'assurer au pays des conditions hydrologiques qui le transforment; ce difficile problème ne paraît pas devoir être entièrement résolu par le forage de puits artésiens.

Il donne des indications aussi précises qu'intéressantes sur le Karakoum, désert morne de 320 000 kilomètres carrés, dont la plus grande partie est livrée aux sables, aux terres argileuses, aux dépressions salines. Les sables du Karakoum ont été étudiés par le savant géologue qui donne d'intéressants détails sur leur régime, leur marche très rapide par endroits et par moments, leurs accumulations sous diverses influences, les difficultés qu'ils ont opposées à la construction du chemin de fer.

Selon M. Konschin il faut définitivement renoncer à l'hypothèse d'après laquelle l'Oxus aurait été naguère conduit à la mer Caspienne par un certain nombre de lits dont on pensait avoir retrouvé des tronçons. Les prétendus lits de l'Oxus ne sont, en réalité, qu'une suite de dépressions, restes des accidents du fond de l'ancienne mer aralo-caspienne.

Depuis quelques années, l'horizon s'assombrissait de plus en plus sur les frontières septentrionales de l'Afghanistan; et plusieurs fois l'orageuse question d'Orient a failli mettre aux prises les puissants voisins de cette Bulgarie asiatique dont les Balkans s'appellent l'Hindou-Koush.

Il était, en effet, assez difficile aux commissaires anglais et russes de s'entendre pour tracer sérieusement une frontière sur des sables continuellement charriés par le vent du nord-ouest ou de la Russie.

Cependant, à la suite de la convention de 1873 et des travaux de la commission anglo-russe depuis 1885, un traité conclu à Saint-Petersbourg le 22 juillet et ratifié le 3 août 1887 écarte, au moins momentanément, le danger d'un conflit.

D'après ce traité la frontière russe part de Zulfikar sur le Heri-rud, descend au sud-est jusqu'à Chahil Doklar, remonte vers le Murghab qu'elle atteint entre Bala et Meruchak, et de là va rejoindre à peu près en ligne droite le district de Khamiab sur l'Amou Daria.

En résumé, à cet arrangement l'Afghanistan regagne à peu près du côté de l'Amou Daria ce qu'il perd dans le bassin de Mourghab; mais, dans ce bassin, les Russes ont doublé, de 1885 à 1887, les conquêtes faites de 1873 à 1885.

Si la politique ne voit dans ce traité qu'un pis aller, la géographie doit se réjouir des acquisitions scientifiques dont il a été l'occasion.

Les travaux des topographes russes comprennent les terri-

ET SUR LES PROGRÈS DES SCIENCES GÉOGRAPHIQUES. 99

toires des Turcomans du Heri-rud, du Murg'hab et de l'Amou Daria.

Mieux connus et peut-être plus étendus sont les travaux des topographes anglo-indiens dirigés par le colonel Holdich, secondé par les capitaines Gore et Talbot. Une nouvelle carte de l'Afghanistan est actuellement dressée par M. Gore à l'aide de tous les documents ainsi recueillis.

Le principal est le levé d'environ 300 000 kilomètres carrés de la partie nord de l'Afghanistan, levé reposant sur une triangulation exécutée par le capitaine Talbot entre Caboul et Meshed, et dont les positions en longitude dépendent de celle de Meshed déterminée par le télégraphe.

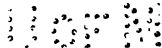
Parmi les points de détail, il est intéressant de signaler que, suivant le rapport du topographe Iman Sherif, l'importante chaîne Turban-i-Turkestan se relie à l'est au Paropamise par un massif peu élevé, composé de sable et d'argile, et qui présente une série de plateaux horizontaux coupés de vallées latérales dont les versants sont très accessibles.

Il faut ajouter aussi que les observations de M. Talbot placent les sources du Heri-rud à 3660 mètres d'altitude, dans le massif du Koh-i-Baba, et le font couler droit à l'ouest vers Hérat.

Enfin, après avoir quitté l'Afghanistan, le capitaine Gore a traversé la Perse en relevant la route du Hérat à Birdjand, Kirman et Bender Abas sur le détroit d'Ormuz, où il s'est embarqué pour revenir dans l'Inde.

Au large du littoral sibérien, compris entre la Léna et l'Indigirka, l'Océan glacial est semé d'îles qui prennent le nom général de Nouvelle-Sibérie.

Elles se divisent en deux groupes : celui du sud, le plus rapproché de la côte, est désigné sous le nom d'archipel Lyakhof; celui du nord, dont le navigateur russe Anjou faisait la reconnaissance de 1820 à 1823, est plus spécialement désigné sous le nom de Nouvelle-Sibérie. Ces îles n'avaient



guère fait parler d'elles depuis les dernières années du siècle, quand les naufragés de la *Jeannette* vinrent, en y abordant, les rappeler au souvenir des géographes.

En 1883, l'Académie des Sciences de Saint-Petersbourg avait jugé opportun d'y envoyer une expédition; mais le projet ne s'est réalisé qu'en 1886.

Le 31 mars de cette année-là, la pointe Aidgergaïdi, au sud du Swiatoï Noss ou Cap sacré, présentait le spectacle d'une singulière animation.

Vingt *nartes* ou traîneaux kamtschadales, deux cent quarante chiens d'attelage et leurs guides, se disposaient à quitter la terre ferme pour transporter à l'île Kotelnïy le matériel de l'expédition de MM. Bunge et du baron de Toll, les envoyés de l'Académie des Sciences de Saint-Petersbourg.

Les deux savants arrivaient eux-mêmes, le 27 avril, à l'île Blischnié, la plus grande du groupe Lyakhof, puis gagnaient l'île Kotelnïy, où ils se séparèrent aux premiers jours de mai.

Le baron de Toll, contournant le sud de l'île Fadéïef ou Thaddeus, se rendait à l'île qui porte spécialement le nom de Nouvelle-Sibérie.

D'après les récits des marchands d'ivoire fossile et de Hedenström, qui visitaient l'archipel en 1810, cette île devait renfermer une montagne formée de bois accumulés, analogues à ceux qu'avait trouvés Middendorf sur la presqu'île Taymîr. M. de Toll a constaté l'inexactitude de ces assertions. Les montagnes de l'île Nouvelle-Sibérie, qui géologiquement, diffèrent de celles de Kotelnïy, sont composées de roches tertiaires et renferment de la houille. Les pierres mêmes portent des empreintes de végétaux et de coquillages. De retour à Kotelnïy, M. de Toll put apercevoir, de l'extrémité septentrionale de l'île, la terre de Sannikof, distante de 150 kilomètres. Cette terre, signalée il y a quatre-vingts ans par un marchand dont elle porte le nom, est encore vierge de toute exploration.

А. Н. С. П.

Tandis que le baron de Toll allait explorer l'île Nouvelle-Sibérie, M. Bunge retournait à l'île Kotelnïy, dont il entreprenait un levé qui ne put être achevé. Son travail a permis de constater que l'île s'étend dans l'est, plus loin que ne l'indiquent les cartes anciennes. De son côté, M. de Toll a constaté, en étudiant l'île Fadéïef, qu'elle est reliée à l'île Kotelnïy par une bande de terre inégale et sablonneuse.

Au printemps, des neiges et des brouillards empêchèrent M. Bunge de distinguer les contours de l'île et les accidents du sol, partant de viser les sommets pour exécuter une triangulation. Le bois manquait, d'ailleurs, pour l'établissement de signaux trigonométriques, aussi bien que pour le chauffage.

Des massifs montagneux, en partie granitiques, en partie neptuniens, et dans lesquels M. Bunge ne put trouver de fossiles, couvrent une partie de l'île ; le reste de Kotelnïy est formé de terrains quaternaires, argileux ou sablonneux, qui renferment une quantité d'os de mammoth, notamment de rhinocéros, de bœufs musqués, de chevaux, de rennes et de mammifères plus petits.

La faune actuelle de l'archipel de la Nouvelle-Sibérie n'est pas abondante. Le renne et l'ours blanc diminuent. La disparition de ce dernier peut être expliquée par le fait que la mer étant restée fermée depuis le voyage de Nordenskiöld, les phoques, nourriture principale de l'ours blanc, se sont éloignés.

D'après M. Bunge, il n'est pas probable que l'entreprise de la *Véga* puisse réussir une seconde fois.

Un jour seulement, le 24 septembre, il lui fut possible d'apercevoir au loin une bande de mer ouverte.

Comme on le pense, l'été est court dans la Nouvelle-Sibérie ; la saison du grand froid se termine au commencement de juin pour reprendre à la fin, quelquefois au milieu d'août. Le 16 et le 22 juillet furent marqués par une température de 10 degrés au-dessus de zéro qui, dans ces parages, semble excès-

sive. La végétation se développe avec rapidité pendant un été fugitif, l'herbe remplace vite la neige et M. Bunge put, en peu de temps, collectionner soixante-dix espèces différentes de phanérogames. Toutefois, aux endroits les mieux exposés, les végétaux ne dépassent pas quarante centimètres de hauteur. L'action du soleil est assez intense pour porter à 16 ou 17 degrés la température de l'eau des marais où vit un monde de petits animaux.

Les résultats obtenus par MM. Bunge et de Toll présenteront sans nul doute un intérêt de premier ordre, surtout quand aura été faite l'étude des collections rapportées de ce difficile voyage.

L'Académie des Sciences de Saint-Pétersbourg ne voudra-t-elle pas assurer la continuation de recherches si heureusement commencées par ses deux savants missionnaires?

L'idée d'établir des communications entre les grands fleuves de la Sibérie en reliant les têtes de leurs affluents, a donné lieu à diverses explorations.

L'une des plus récentes est relatée dans les *Zapiski* (1886) de la section de la Sibérie occidentale de la Société impériale russe de géographie.

Les tributaires de l'Ob et ceux de l'Irtish naissent à fort peu de distance les uns des autres, dans une région de marais immenses qui formaient autrefois la limite entre les Ostiaks de l'Ob et les Tartares de l'Irtish. C'est sur la rivière Tara que M. Stepanof a porté ses recherches, dont le résultat a été négatif. L'intervalle entre l'Ob et l'Irtish supérieurs est occupé par des marais compacts qui alimentent les deux bassins : l'Om, le Tartass et le Tara d'un côté; le Kongou, le Parabel et le Nenegan de l'autre. Il ne peut donc être question de dérivation des sources du Tara pour établir une communication fluviale. Ces sources, dont la position exacte serait d'ailleurs très difficile à déterminer, se perdent complètement dans les marais.

Les indigènes questionnés par M. Stepanof ont été unanimes à déclarer qu'il n'est possible, en aucune saison, de faire passer un canot du Tara dans l'une des rivières voisines, le Parabel ou le Kongou.

Au sud du lac Baïkal mais sur territoire mongol, est le petit lac Kossogol, visité en 1855 par M. G. Radde, puis en 1875 par M. Potanine; MM. J. Prein et L. Yatchesvy, envoyés de la Société de géographie d'Irkoutsk, y ont récemment porté des études dirigées plus spécialement au point de vue botanique.

Ils ont constaté que la rive orientale et la rive occidentale du Kossogol diffèrent notablement comme relief. Le sol de la rive orientale ne présente guère que des collines dont la plus haute a 350 mètres, et dont l'élévation moyenne au-dessus du lac est de 200 à 250 mètres. Entre ces mouvements de terrains circulent de larges vallées, traversées par de nombreuses et abondantes rivières. Sur la rive occidentale, au contraire, se dressent des montagnes abruptes qui atteignent plusieurs fois cette hauteur et encaissent quelques cours d'eau presque toujours à sec.

Cette différence de caractère topographique entraîne des différences dans la végétation.

Les plantes dominantes sur la rive occidentale sont des plantes forestières qui rappellent celles du district de Kan, dans le gouvernement d'Ienisséïsk; sur la rive orientale, les plantes présentent un caractère désertique et se rapprochent de celles de la Transbaïkalie.

Selon MM. Prein et Yatchesvaky, le Kossogol, comme le Baïkal est en voie de dessèchement.

Grâce à de nombreuses explorations, les abords du lac Baïkal ont cessé d'être *terra incognita*. Deux voyageurs russes, MM. Tcherski et Tchékanowski, viennent de faire une excellente étude géologique des montagnes qui enveloppent le lac.

Tout en exposant leurs propres observations, ils les ont rapprochées des données fournies par leurs devanciers : ils ont cherché à expliquer les causes probables auxquelles le Baïkal doit sa formation, le phénomène à la suite duquel, profond de 1,400 mètres dans sa partie sud-ouest, il n'a que 370 mètres dans la partie opposée.

M. Tcherski pense que la formation du lac Baïkal ne doit être attribuée à aucune action violente, mais qu'elle résulte du développement lent et graduel des matériaux dont la stratification se continue encore de nos jours.

Les deux géologues se sont également préoccupés de l'abaissement du niveau du Baïkal. Tout le long des rives règne une zone de terrain de 10 à 200 mètres de largeur et d'une hauteur de plus d'un mètre qui témoigne du recul des eaux. L'établissement de repères permettra de mesurer désormais la marche du phénomène.

C'est avec un vif intérêt que nous avons entendu, ici même, M. Joseph Martin présenter la relation, exposer les résultats de son voyage à travers les parties les plus inhospitalières de la Sibérie orientale, entre le bassin de la Léna et celui de l'Amour. Votre secrétaire général, en abordant l'Asie orientale, ne saurait laisser passer l'occasion de rendre une fois de plus hommage aux efforts de cet explorateur vaillant et zélé pour la science, autant qu'il est modeste.

Son œuvre géographique, son bel itinéraire à travers les monts Stanovoï a été apprécié par l'état-major russe qui l'a édité et notre Société a montré combien, elle aussi, appréciait ce travail, en décernant une médaille d'or à son auteur. Nos musées nationaux sont redevables à M. J. Martin des collections d'ethnographie, de géologie et d'histoire naturelle péniblement recueillies par lui, avec la constante pensée de les offrir à son pays.

Le rapport de l'an dernier consacrait quelques para-

graphes à la mention sommaire du voyage que MM. H. E. M. James Younghusband et H. Fulford venaient d'accomplir en Mandchourie. Une communication de M. James à la Société Royale géographique de Londres permet aujourd'hui d'apprécier l'intérêt de ce voyage dont le champ est limité par le golfe de Liao-tung et Tsitsikhar, le golfe de Possiett, et le cours du Moutan-tchiang ou Hurkas, la frontière de Corée et Mukden.

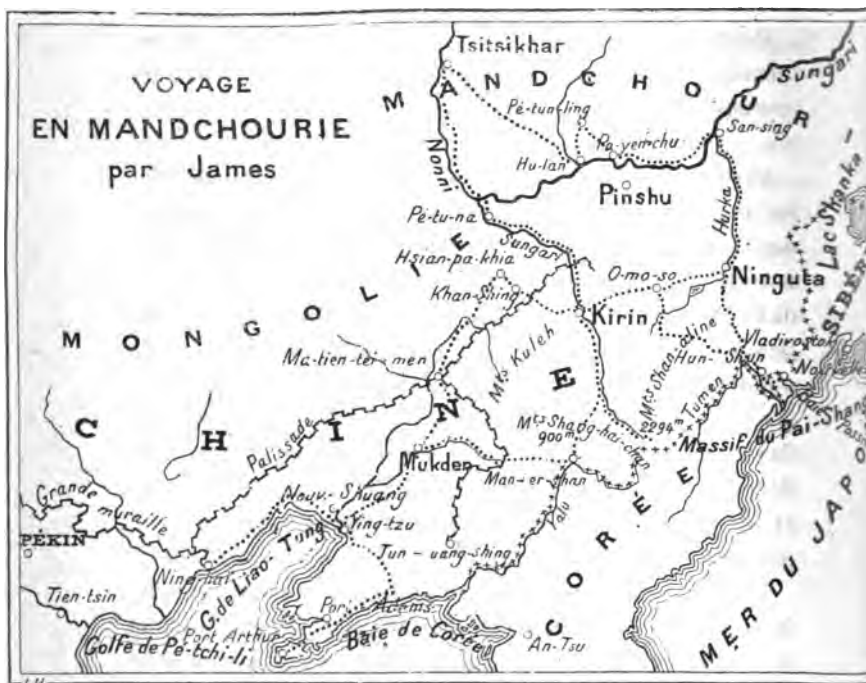
Pour une grande partie du trajet, nous serons sur un terrain neuf ou peu connu ; mais, comme d'ordinaire, les principales étapes du voyage pourront seules être marquées ici.

Parlant des bords du golfe de Liao-tung, le 19 mai 1886, les explorateurs ne tardèrent pas à atteindre les chaînes des Chang-Pei-Shan, contrée montagneuse dont les beautés ont été célébrées par les poètes mandchous. M. James est de l'avis des poètes. Le paysage est merveilleusement beau ; des bois, des fleurs, des clairières gazonnées ; « pour un amateur de la nature, dit-il, c'est un paradis. » — M. James n'a pas trouvé moins de cinq espèces de lys et souvent les flancs des montagnes disparaissaient sous un tapis de ces fleurs. De beaux canards mandarins s'ébattaient sur les eaux et de tous côtés on entendait le cri des faisans au riche plumage.

La marche n'est pas facile en toute saison dans cet éden ; les voyageurs, arrêtés par les crues, ne parviennent que difficilement à Man-erh-Shan, dernier poste chinois situé aux confins de la Corée, sur le Yalu.

Des rivages de la mer d'Okhotsk à ceux de la mer de Chine, courent des plissements montagneux à peu près parallèles au littoral. Sous le nom de Chang-Pai-Shan et de Shane-Aline, ils séparent ici les bassins du Yalu-tchang et du Tumen de celui de la Sungari. En quittant Man erh-Shan. M. James et ses compagnons passèrent, par un col de 900 mètres, de la vallée du Yalu aux têtes de la Sungari. Sur les hauteurs

assez modérées de ces chaînes, se dresse un massif à trois sommets, le Paï-Shan où, d'après des renseignements sans doute, les jésuites faisaient naître quatre fleuves. Nos initiateurs à la géographie chinoise étaient bien près de la vérité, car, au nord du Paï-Shan, prend naissance un groupe de cours d'eau qui vont alimenter la Sungari, tandis qu'au sud naissent, dans la même région, le Yalu et le



Tioumen qui forment aujourd'hui la limite de la Corée. M. A. Williamson, voyageur dans le nord de la Chine, avait vu dans le Paï-Shan un groupe de pics neigeux de 3000 à 3600 mètres. M. James et ses amis ont visité ce massif dont ils ont gravi un des sommets et déterminé l'altitude à 2294 mètres. Aux premiers versants, couverts de forêts de bouleaux et de pins, succède un plateau tapissé d'herbe,

constellé de magnifiques fleurs et semé de bouquets d'arbres. Les pentes qui conduisent au sommet sont recouvertes de pierre ponce blanche qui, de loin, produisent l'illusion de la neige. L'intervalle entre deux des cimes est occupé par un cratère au fond duquel repose un lac bleu qui reflète les sommets voisins.

L'ascension du Paï-Shan, dit M. James, eût été une partie de plaisir, sans les tortures infligées aux voyageurs par les moustiques et aux animaux par des taons énormes dont les innombrables et profondes piqûres causent des hémorragies parfois dangereuses.

A Kirin, où ils parvinrent en descendant la vallée de la Sungari, les voyageurs trouvèrent bon accueil auprès d'un Chinois aimable et intelligent qui leur fit visiter l'arsenal. Ils ne furent pas peu surpris d'y voir fonctionner plusieurs machines à vapeur contruites en Europe, mais montées et dirigées par des ouvriers chinois. — Toujours descendant la Sungari, ils arrivaient à Petuna et trouvèrent inondée toute la contrée du confluent de la Nonni et de la Sungari.

Au delà de la Sungari commence la steppe mongole, immenses plaines dénudées où vaguent des troupeaux considérables de *ponies* et de moutons. Les cultures y sont pauvres, bien que les Mongols aient à peu près renoncé à leur vie nomade. Il ne fallut pas moins de dix-huit jours pour traverser la steppe et parvenir à Tsitsikhar, terme nord du voyage. Dans la direction nord-est que prirent ensuite les voyageurs, la steppe est mouvementée par de longues ondulations que recouvre une herbe épaisse. Aux abords du territoire chinois, des terres cultivées avec soin succèdent brusquement à la steppe sauvage. Trois villes en voie de développement, Hulan, Petun-ling-zu et Pa-yen-shu-shu sont alimentées par une forte émigration chinoise. Le pays, cependant, est parcouru, rançonné par des bandes de pillards qui trouvent un refuge dans les montagnes du nord

de la Sungari. Trois missionnaires français, établis à Pa-yen-shu-shu, y vivent entourés de la considération générale.

Dans l'est de cette localité, à San-Ling, l'itinéraire de M. James tourne brusquement au sud, pour remonter la vallée de l'Hourka ou de Moutan-chiang jusqu'à Ninguta.

Vinguta est pourvue d'un bureau télégraphique employé pour les besoins de l'armée, plus que pour ceux du commerce. Le gouvernement chinois fait relier télégraphiquement à Pékin toutes les garnisons voisines de sa frontière, et M. James fait remarquer qu'en Chine, l'installation du télégraphe a précédé celle de la poste.

Toujours marchant au sud, les explorateurs atteignaient Hun-Shun près du triple confin de la Chine, de la Corée et des territoires russes. Les bazars d'Hun-Shun sont remplis d'objets de provenance russe, anglaise et américaine. Non loin de là est la Nouvelle-Kief, station russe sur le golfe de Possiett.

A Hun-Shun, M. James se sépare de ses compagnons qui regagnèrent Ninguta, tandis que lui-même, par une route de traverse, se dirigeait sur O-mo-so, situé dans les massifs à l'est de Kirin. De Kirin, où elle se se reconstitua, l'expédition fit route sur Kuan-ching-tzu, métropole commerciale de la Mandchourie et sur Hsian-pakia-tzu, d'où elle reprit le chemin de Mukden. Le trafic est si considérable sur les routes suivies pour le retour qu'en une seule journée, les voyageurs ne comptèrent pas moins de neuf cents charrettes lourdement chargées. C'est à Port-Arthur que, après avoir sillonné la province de Liao-Tung, M. James se rembarqua pour l'Europe. Ce long voyage, dont l'élégant résumé, présenté à la Société géographique de Londres fait désirer une relation plus étendue, ajoutera notablement à nos connaissances sur le caractère général, sur l'état actuel, sur les habitants d'une contrée à laquelle il est permis de présager un grand avenir.

Autant qu'il était possible de le faire à l'aide des lettres du voyageur, les précédents rapports annuels ont suivi l'expédition de M. Potanine de Pékin à l'Ordos, à travers l'Ordos, dans la province tibétaine d'Amdo, des pieds du Nan-shan à Kiakhta.

L'exposé sommaire présenté par le voyageur à la Société de géographie de Saint-Pétersbourg, donne un aperçu et comme un avant-goût du haut intérêt que présentera le récit complet de cette mission scientifique.

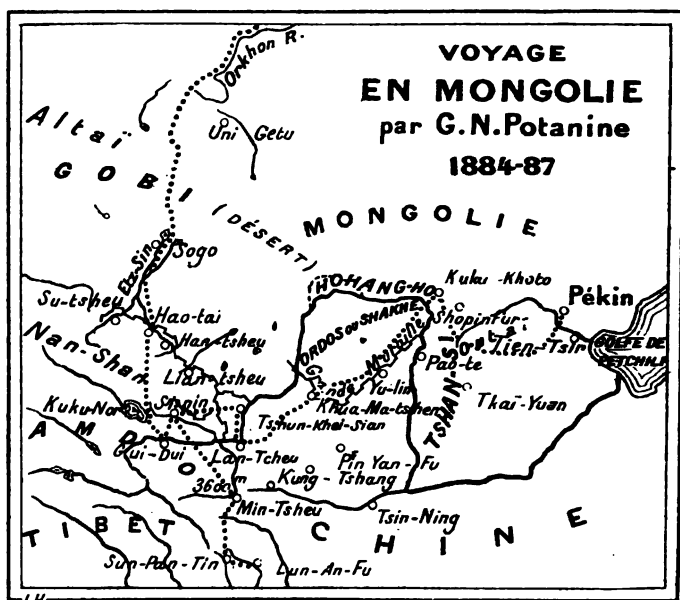
Après avoir traversé la plaine de Pékin, puis les chaînes parallèles de l'Outaï, M. Potanine était arrivé à l'Ordos qu'enveloppe le double coude du Hohang-ho; il l'avait coupé diagonalement jusqu'à Lan-tchéou, localité du haut fleuve. Les informations antérieures sur l'Ordos provenaient du père Gerbillon, qui en avait coupé la partie orientale en 1696; de l'abbé Huc qui l'avait traversé en son milieu, dans sa partie la plus triste; du colonel Prjévalski qui l'avait visité dans la zone la plus peuplée, le long des rives du Hohang-ho. L'abbé Huc en 1844, l'abbé Armand David en 1866, le voyageur russe Pievtzof en 1877, avaient touché l'angle nord-est de cette région.

M. Potanine a vu la partie la plus belle de l'Ordos, la partie orientale formée de collines de sable, de *barkhanes*, auxquelles ont donné naissance les vents dominants du sud-ouest. Quelques rivières et des nappes d'eau souterraines entretiennent une humidité suffisante pour développer la végétation non seulement dans les replis du sol, mais encore sur les crêtes des collines. Ça et là des bas-fonds recouverts de prairies se prêtent aussi à la culture.

M. Potanine a étudié le mouvement des sables et constaté qu'aux abords de la ville de Khoua-ma-tchen, ils se sont accumulés en un long talus, jusqu'au faite de la muraille de Chine, pour retomber en pente raide du côté opposé. Les Chinois désignent le désert de l'Ordos sous le nom de Sha-khé qui signifie « fleuve de sable ».

Après l'Ordos, dans la région fort peu connue qui relie les montagnes du Thibet et celles du Chan-si, M. Potanine a constaté que, sur un fond de grès rouge, de conglomérats horizontaux et de gneiss, reposent d'assez fortes couches de lèss. Le grès est imprégné de substances salines dont les efflorescences prêtent au fond des vallées l'aspect de champs de neige.

De hauts plateaux plutôt que des montagnes proprement



dites constituent le relief de cette contrée. Des ravins, sortes de couloirs dont la profondeur atteint parfois six cents mètres au-dessous du niveau général, sont comme taillés dans le lèss et le grès. Le lèss, très friable, s'effondre sous l'action de l'eau et constamment, ainsi, se forment de nouveaux ravins. Il donne au paysage une teinte jaune fatigante pour la vue et, soulevé en épaisses couches par le vent, il voile presque complètement le disque du soleil. Le même

fait avait été signalé par le colonel Prjévalski dans la vallée du Tcherlchen.

L'Amdo, sur lequel M. Potanine donne également des informations tout à fait nouvelles, est formé par les montagnes qui, des hauteurs du Thibet, s'abaissent vers les plaines de Mongolie, rapidement du côté du nord jusqu'aux Nan-chan plus lentement vers l'est.

Le bord septentrional seul, aux environs du Kou-Kou-Nor, en avait été longé par M. Prjévalski ; le voyageur autrichien Biela Szechenyi et le voyageur russe Sosnowski en avaient effleuré la frontière nord-ouest, tandis que la vallée entre Sun-pan et Lun-an-fou avait été visitée par le voyageur anglais Hill.

C'est à l'expédition de M. Potanine que nous devons de connaître le côté méridional de l'Amdo, qu'elle a traversé de Si-nin à Min-tchéou, puis de Si-nin à Li-yu-an. Sur toute cette ligne s'élèvent des massifs qui atteignent 3000 mètres et que coupe, aux abords de Goui-Douï, la profonde vallée du fleuve Jaune. Au delà, vers le sud, dans la direction de Mintchéou, des massifs plus imposants encore atteignent 3600 mètres.

Quant à la région de transition entre l'Amdo et les plaines de la Chine, elle nous est décrite par M. Potanine comme essentiellement pittoresque, coupée de vallées étroites que descendent en cascades des torrents impétueux. Les pluies abondantes de l'été revêtent le bas des montagnes d'une fourrure d'épaisses forêts.

M. Potanine divise en deux régions distinctes, la région du Gobi et la région du Khanghaï, l'étendue qui sépare le Kou-Kou-Nor de Kiakhta, l'espace immense qu'il lui fallait franchir pour regagner le territoire russe. La longue chaîne des Nan-Shan présente vers le nord des parois en murailles au pied desquelles naît l'Etz-Sin, qui court perpendiculairement aux Nan-Shan. Au delà commence le Gobi proprement dit, composé lui-même de trois parties distinctes. A une

haute plaine ondulée coupée par la vallée de l'Etz-Sin, succède une sorte de dépression qui est cependant encore à l'altitude de 1000 mètres ; puis commence la partie montagneuse du Gobi, constituée par les prolongements de l'Al-tai. Le désert, parsemé de maigres oasis et de quelques puits, règne sur ces trois zones dont la traversée est extrêmement longue et difficile.

Tout en s'attachant à des travaux précieux pour la géographie et l'histoire naturelle, M. Potanine n'a pas négligé l'étude des hommes. Il a rencontré sur sa route des Mongols, des Tangoutes, des Turcs, des Chinois ; c'est aux Mongols de l'Ordos et aux Daldas, Mongols de l'Amdo, qu'il a consacré le plus de détails dans sa communication à la Société de géographie de Saint-Pétersbourg. A moitié sédentaires, les Mongols de l'Ordos vivent d'agriculture. Au nombre de leurs usages le voyageur signale celui des pactes de fraternité entre deux ou plusieurs individus ; à partir de la conclusion du pacte, les contractants doivent s'aimer, se sacrifier les uns pour les autres et ne pas se causer de préjudices entre eux. Ce genre d'association peut être pratiqué entre individus de sexe différent. Il en est même tiré un parti qui mérite d'être signalé. Quand le désaccord règne dans un ménage, les époux peuvent « conclure une fraternité » qui, obligeant chacun d'eux à une discipline rigoureuse envers l'autre, met fin aux mauvais procédés mutuels. Les Mongols de l'Ordos continuent à célébrer l'anniversaire de Chingiskhan.

Quant aux Mongols Daldas de l'Amdo, ils sont répartis au nombre d'une centaine de mille entre Sinin et Lan-tchéou. La tradition les fait descendre des troupes amenées par Chingiskhan. Leur idiome est composé de mots mongols, chinois et turcs. Agriculteurs, jardiniers, apiculteurs, ils se sont presque identifiés avec les Chinois dont ils ont adopté le costume. Les uns sont bouddhistes, d'autres sont musulmans, d'autres enfin rendent un culte à des divinités locales.

Deux petites tribus turques, les Salares et les Kara-Sgours occupent, les premiers la rive droite du haut fleuve Jaune, les seconds, l'espace compris entre Sou-tchéou et la chaîne des Nan-Shan.

Au cours de son expédition qui, partie de Kronstadt le 6 août 1883, rentrait à Kiakhta le 21 octobre 1886, M. Potanine a conquis d'importants résultats à la géographie, comme à l'ethnographie, à la géologie et à l'histoire naturelle. Le topographe de la mission, M. Scassy, a levé à vue la route de Pékin à Lan-tchéou. De Lan-tchéou à Kiakhta le tracé de l'itinéraire a été exécuté à l'aide d'instruments. C'est, au total, une ligne de marche de 7000 kilomètres qui va s'inscrire sur les cartes de l'Asie centrale. Elle s'appuiera sur des observations astronomiques faites pendant cent vingt-trois jours et qui ont donné soixante-neuf points en latitude et en longitude.

Un journal météorologique, tenu sans interruption, fournira de précieuses données pour la connaissance physique d'une vaste étendue de pays.

Enfin, d'abondantes collections de représentants de la faune et de la flore, recueillies par M. Berezowski et M. Potanine lui-même, complètent le bel ensemble des résultats dus à la mission dont le rapporteur a essayé de donner une idée.

Ce voyage, de près de quatre ans, est l'un des plus fructueux qu'aient accomplis les explorateurs russes, auxquels la géographie est redevable de tant de richesses.

Il est juste de rappeler qu'une grande partie des dépenses de la mission de MM. Potanine, Skassi et Berezowski a été libéralement supportée par un propriétaire de mines, M. Soukhatchef, actuellement maire de la ville d'Irkoutsk.

Les Anglais ne cessent de travailler à connaître l'Himalaya, colossal contrefort du soulèvement tibétain; ils s'efforcent même de pénétrer au delà de cette barrière. Les officiers

et fonctionnaires de l'Inde, les paundits indous, rivalisent de zèle et de courage pour s'avancer dans le Tibet, et presque chaque année votre rapporteur est appelé à constater dans ces régions quelque nouvel itinéraire, quelque nouvelle reconnaissance.

La triangulation des principaux sommets de l'Himalaya ou de ses éperons méridionaux, poursuivie depuis longtemps sous la direction du colonel Tanner, peut être considérée comme à peu près terminée aujourd'hui.

En particulier, de la frontière du Sikkim à la rivière Gunduk, dans l'ouest de Katmandu, capitale du Népaul, peu de sommets importants ont échappé aux visées d'un personnel nombreux et expérimenté.

Dans son rapport pour 1884-1885 au « Survey of India Department », le colonel Tanner donne des détails pleins d'intérêt, mais trop longs à résumer ici, sur la tentative qu'il venait de faire pour pénétrer au Tibet par la passe de Lipulek, haute de 5120 mètres, à l'extrémité nord-ouest du Népaul.

Arrêté dès son entrée au Tibet, près de Pourang dzong ou Takla-kar, le colonel Tanner dut regagner le territoire de l'Inde; toutefois, il avait eu le temps de déterminer la position de trois des plus hauts pics neigeux de la chaîne Yangi-Yanksi, qui sépare le Népaul du Tibet. Il avait pu s'assurer aussi que, d'une part les travaux exécutés en 1875 par M. Peyton sur le Kumaon oriental, d'autre part ceux de Strachey et d'un paundit sur le Pourang ou Nari Khorsum, avaient été établis d'une façon satisfaisante.

Le paundit R. N., collaborateur du colonel Tanner dans cette excursion, avait reçu la mission de reconnaître topographiquement la frontière du Sikkim et du Népaul.

Partant de Darjeeling le 2 octobre 1884, R. N. traverse la frontière orientale du Népaul à l'extrémité sud-ouest du Sikkim et suit du sud au nord la frontière des deux États, en se tenant le plus souvent dans le bassin de la rivière Tam-

bour, affluent de l'Aroun. Après avoir relevé la chaîne qui forme la frontière, et en avoir étudié les passes principales, il laissa à sa droite les monts Kanchinjanga et Junnou, il remonta la rivière Kangbachen, affluent de la rivière Tambour, jusqu'à sa source près de la passe de Jong Song La située à environ deux lieues à l'ouest du point de contact des trois frontières du Népaul, du Sikkim et du Tibet. Avec ses 6100 mètres d'altitude cette passe est probablement la plus élevée de l'Himalaya et du Tibet sud-oriental.

Il fallut une quinzaine d'hommes pour frayer un sentier au milieu des neiges ; la passe franchie, R. N. entra dans le bassin supérieur de la rivière Zimou qui appartient au Tibet ; il en sortit par la passe de Nyima, à l'extrémité nord-ouest du Sikkim.

Bien qu'il ne paraisse pas s'être avancé beaucoup au nord sur la route de Chigatzé, ses observations, complétant celles de plusieurs prédécesseurs, ont permis de fixer le pic de Nuijin Songra, à moitié chemin du Sikkim et de Chigatzé, et la position de Kamba Dzong dans le sud-est du lac Tsomo Tel Thung.

A bout de ressources et ayant déjà perdu deux hommes par suite de fatigues et de privations, R. N. entra dans le Sikkim en suivant la rive gauche de la rivière Zimou qui, par sa jonction avec la rivière Lachen, forme la Teesta. Le paundit rentra à Darjeeling le 31 janvier 1885.

Son voyage qui méritait d'être cité, car il était particulièrement dangereux, a eu comme résultat une première délimitation topographique continue de la frontière du Sikkim et du Népaul ; il a permis aussi de compléter et de rectifier les travaux antérieurs, tels que les itinéraires de D. S. C. du lama W. G., de Hooker, de Harman, de Robert.

La même année, un autre paundit désigné par les lettres M. H., a fait une exploration au Népaul et au Tibet. Jusqu'à présent on ne connaît de ce voyage que les principales étapes. M. H. aurait remonté la vallée inexplorée de la

Dudh-Kosi, située à peu près à égale distance entre la frontière du Sikkim et Katmandu, pour franchir l'Himalaya par la passe très élevée du Pangoula, à environ 45 kilomètres à l'ouest du mont Gaourisankar, auquel les Anglais ont donné le nom de mont Everest.

Pénétrant alors au Tibet, le paundit se serait avancé par Dingri et le lac Polgutso jusqu'à Jouka Dzong. Il se dirigea ensuite au sud vers Tchiron (Kiron), descendit la rivière Gunduk jusqu'à Arughât, et à la suite d'une dernière pointe vers le nord jusqu'au Nubri, il revenait enfin au Né-paul par le Narayni.

Bien qu'incomplets par suite du manque d'observations d'altitudes, les résultats d'un tel voyage ne laisseront pas d'être intéressants et utiles; en effet, sur un parcours de 800 kilomètres, ils comprennent un itinéraire de 640 kilomètres en pays jusqu'ici inconnu aux Européens.

Avant de quitter la région de l'Himalaya au nord de l'Inde, et en suivant l'ordre chronologique, il reste à dire quelques mots de deux tentatives faites en 1885-1886 par le paundit R. N., dont il a déjà été question. R. N. a tenté de pénétrer du Bhoutan au Tibet, dans le but d'atteindre Gya-la-Sindong, point extrême connu de Yarou-Tsanpo; il voulait essayer de résoudre le problème de la jonction de ce fleuve soit avec le Brahmapoutre, soit avec l'Iraouady.

La première tentative fut arrêtée immédiatement. A peine sorti du Sikkim, R. N. fut obligé par les Tibétains à se retirer dans la partie occidentale du Bhoutan, et les vallées déjà connues du Woung et du Hartchou le ramenèrent à Buxa, poste frontière du Bhoutan et de l'Inde.

La seconde tentative ne fut pas plus heureuse. Partant du Dewangiri, il traversa presque directement le Bhoutan pour pénétrer au Tibet par la passe de Monlaka-tchoung reconnue précédemment par le lama W. G. Mais, à peine entré dans le bassin du Lopra Tchou, il fut saisi et retenu prisonnier pendant neuf jours au monastère de Seh. Ayant

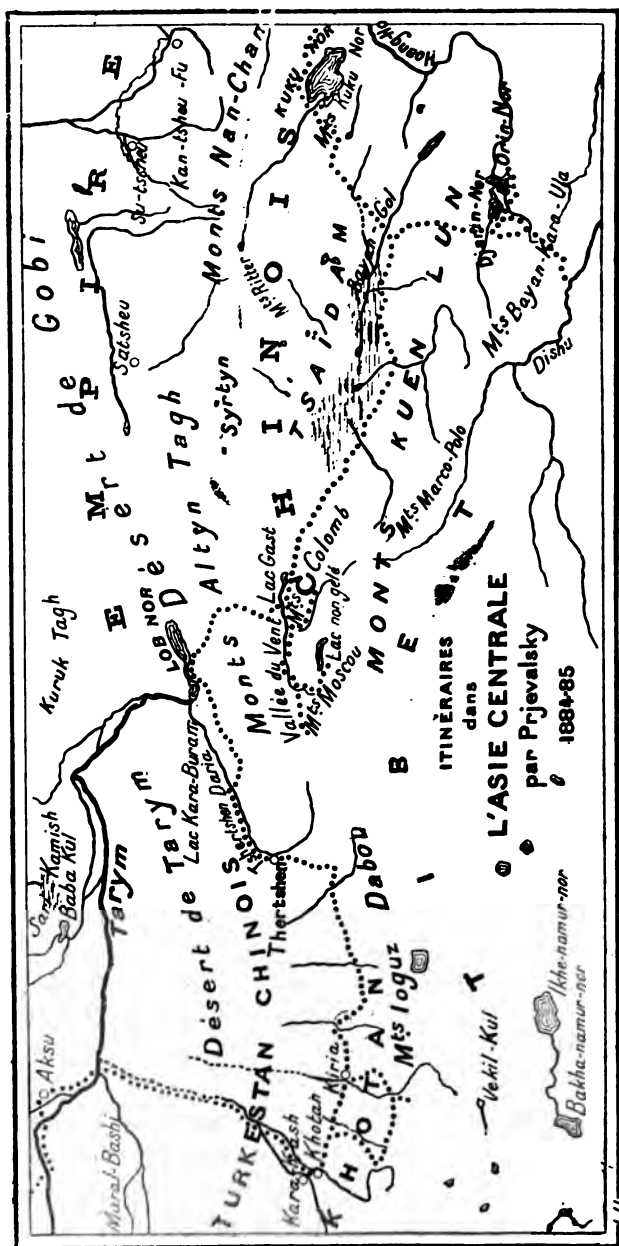
réussi à s'échapper pendant la nuit, il gagna par des sentiers non fréquentés la ville de Monadzona Dzong, d'où il revint dans l'Inde par la route connue de Tawang et Odalguri.

Ce voyage d'environ 400 kilomètres aura permis au paundit R. N. de reconnaître la région tibétaine qui s'étend sur une centaine de kilomètres entre le Lopra Tchou et Monadzona à l'est. D'autre part, les itinéraires au Bhoutan forment la liaison entre ceux de Pemberton au sud, du Lama au nord, et du paundit Nain Singh à l'est.

Le général russe Prjévalski, l'un de nos correspondants étrangers, travaille à la relation de son dernier voyage qui, par l'importance des résultats géographiques, ne le cède en rien aux précédents. Ils ont été présentés d'une manière aussi intéressante que complète à la Société géographique de Londres, par M. Delmar Morgan, qui en a complété l'exposé par de savantes annotations.

En attendant, M. Prjévalski a livré aux géographes une carte sur laquelle sont consignés les résultats de son dernier voyage et, comme devraient le faire tous les voyageurs, il a accompagné sa carte d'un aperçu des éléments sur lesquels elle repose. L'itinéraire, levé à vue, est assujéti à 16 latitudes et à 4 longitudes déterminées astronomiquement. Les altitudes, obtenues au baromètre, ont été calculées au moyen des observations simultanées faites à Irkoutsk et à Barnaoul. Dans la note où il fournit ces indications, M. Prjévalski ajoute quelques détails sur les constatations faites pendant les trois derniers mois de son voyage, c'est-à-dire dans la traversée du territoire entre l'oasis de Tchitra et la ville d'Aksou, à partir de laquelle il a franchi les Thian-Shan pour rentrer sur le territoire russe.

Il a pu s'assurer, en suivant le Khotan-Daria, que cette rivière ne fait pas un détour dans l'ouest, comme l'indiquent plusieurs cartes. Sauf dans les mois d'été, ses eaux, absorbées par les sables, n'arrivent pas jusqu'au Tarim.



M. Prjévalski a vu, en septembre, le Khotan-Daria à sec sur 180 kilomètres au-dessus de son confluent. En revanche, il signale la navigabilité du Tarim.

On ne peut qu'attendre avec impatience le livre du général Prjévalski, l'un des plus éminents parmi les explorateurs actuels, l'un de ceux qui ont enrichi la géographie de l'Asie centrale des observations les plus nombreuses, les plus larges et les plus originales.

Tandis que le colonel Prjévalski longeait la vallée du Tchertchen-Daria, M. A.-D. Carey, attaché au service civil de l'Inde, entreprenait, en compagnie de M. Andrew Dalglish, un voyage dont l'annonce figurait au précédent rapport.

Une récente communication à la Société Royale géographique de Londres permet actuellement de juger de l'importance du voyage accompli par M. Carey sur un terrain qui, pour avoir été déjà visité par quelques explorateurs, n'en renferme pas moins des espaces peu connus, des faits nombreux dignes d'être relevés et étudiés de près.

C'est à l'exploration du Turkestan chinois que M. Carey avait décidé de consacrer un congé de deux ans.

Leh, dans le Ladakh, fut le point de départ du voyageur qui, le 12 septembre 1885, atteignait la passe de Polu, par laquelle, de l'Inde, en traversant un angle du Tibet, on parvient au Turkestan. Grand fut l'émoi à Kiria, la première garnison chinoise, quand les autorités, ignorant la communication du Polu avec l'Inde, apprirent l'arrivée d'une caravane par ce défilé dont l'altitude est de 4800 mètres et la traversée assez difficile.

L'expédition fut néanmoins reçue avec beaucoup d'égards et même de l'amabilité; elle était, il faut l'ajouter, munie de passeports en bonne et due forme.

Kiria est une petite ville ouverte, pourvue d'un bazar convenablement approvisionné.

Le chef-lieu dont elle est le district est éminemment agricole et sa prospérité dépend entièrement du bon entretien des irrigations. Aussi le Mirab, fonctionnaire spécialement chargé de ce service, est-il un personnage considérable.

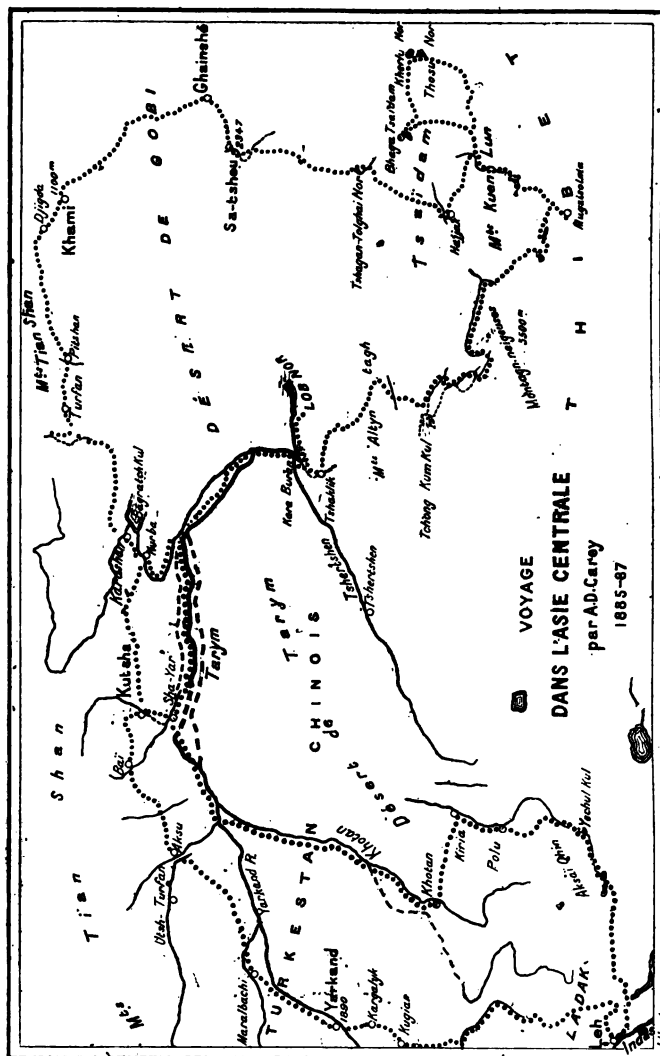
Après Kiria, M. Carey visita Koten, ville manufacturière, d'où, quelques jours avant son arrivée, M. Prjévalski s'était dirigé sur Aksou.

C'est le long de la rive gauche du Yurangkast, ou rivière du Koten, que le voyageur anglais poursuit sa route jusqu'au confluent de cette rivière avec celles de Kashgar et d'Aksu. Les trois cours d'eau réunis en un seul lit, celui du Tarim, vont perdre dans les marécages du Lop nor, les flots que n'ont pas absorbés les sables.

La vallée du Tarim fut suivie pendant quelque temps, mais l'escorte ayant refusé de continuer la route, M. Carey dut aller jusqu'à Kutchar, dans la direction du Thian-Shan, pour organiser une nouvelle caravane. L'*ambane*, sorte de sous-préfet chinois, après avoir fait de grandes difficultés pour l'autoriser à poursuivre son voyage, lui donna une escorte d'agents de police déguisés en chasseurs au faucon et qui cherchèrent à l'égarer.

L'un des bras de l'espèce de delta que forme le Tarim, conduisit M. Carey dans l'est, à travers des terres marécageuses, au nord desquelles sont Karashar et Kurla. Karashar est une ville sale, peuplée de Chinois, de tunganis et de kalmouks; ces derniers laissent leurs morts en pâture aux chiens errants. Parfois même, les vivants ivres sont dévorés comme morts. Kurla, habitée par des Turcs, est une localité plus civilisée où l'expédition put se remonter pour marcher au sud vers le Lob-Nor. Sur ce trajet encore, le sol est marécageux, mais les froids l'avaient rendu praticable. Les populations des environs de Lob-Nor sont pauvres; elles possèdent quelques troupeaux, mais vivent de poissons et surtout d'oiseaux aquatiques qui, lors du passage, s'abattent en bandes énormes sur le lac Lob.

C'est à Tchaklick, au sud du lac, que M. Carey passa une partie de l'hiver qui fut très froid, mais beau.



Le 29 avril eut lieu le départ pour la seconde partie du

voyage et non la moins intéressante. Au sud du lac commence la région montagneuse du Tibet septentrional. Par des cols élevés, des vallées difficiles, marécageuses, par des versants dénudés et sans ressources pour l'alimentation des animaux de l'escorte, M. Carey traversa 'Altyn tagh, puis le Tchaiman tagh ; ces chaînes sont, du côté du nord, comme des bastions avancés des grosses masses du Kuen-Luen, où l'expédition ne tarda pas à s'engager dans le but de parvenir au Tibet. Cette tentative échoua devant l'ignorance du guide de la petite colonne, qui ne put trouver le col à franchir. Il fallut tourner à l'est. Depuis près de quatre-vingts jours les voyageurs qui n'avaient pas rencontré un être humain, en étaient réduits à des hypothèses sur le point où ils se trouvaient en longitude. Les provisions étaient épuisées et la chasse de M. Carey subvenait seule à la nourriture du personnel. Quant aux animaux de charge, ils ne marchaient plus que péniblement car ils avaient à peine de quoi manger. Par hasard, on rencontra une centaine de pèlerins en route pour L'Hassa ; M. Carey apprit alors qu'il était juste au sud de la passe d'Anghir takshia, non loin de Naichi sur les terres des Mongols de Taïchinar. L'impérieuse nécessité d'aller acheter de quoi nourrir les animaux contraignit M. Carey à décrire dans l'est un grand circuit par Bagha-Tsaïdam et Hoidukhara, d'où il revint après plus d'un mois d'une tournée laborieuse.

Cependant, la fin de son congé approchait et M. Carey fut contraint de reprendre la direction du nord. A travers de tristes plaines couvertes d'efflorescences salines, il parvenait à Sa Tchéou, assez misérable ville non loin de la lisière du Gobi ; puis à Gainshé, localité plus misérable encore ; enfin à l'oasis de Hami où il rencontra un Belge et deux Russes. Le retour de l'expédition eut lieu, à partir de Hami, le long des grands contreforts de Tian-Shan, par Peitshan, Turfan, Karachar, enfin Kurla. Une pointe vers le Nord conduisit M. Carey à Urumtsi, où le gouverneur géné-

ral du Turkestan chinois le questionna beaucoup sur l'Inde et les affaires d'Afghanistan. A partir de Kourla, l'itinéraire de retour, sensiblement parallèle au cours du Khoten, traversa Kuchar, Baï, Aksu, Maralbachï, Yarkand, pour rentrer à Kugiar dans les vallées de l'Himalaya.

Dans ce voyage considérable, dont les traits généraux pouvaient seuls être indiqués ici, M. Carey a enveloppé d'un double itinéraire tout le nord du Turkestan chinois. A partir du Lob-nor il s'est avancé vers le sud-est sur le territoire tibétain jusqu'à la chaîne du Kuen-Luen. Du côté de l'est, il a rejoint le terrain des explorations de Prjévalski en 1879 et 1880, après avoir parcouru une partie du Tsaidam, nouvelle encore pour la géographie. Sauf Kashgar, il a visité toutes les localités importantes du Turkestan et la longueur de son itinéraire, à vol d'oiseau, dépasse 7500 kilomètres. M. Dalglish l'a jalonné d'observations de latitude, prises au sextant pour une trentaine de points.

A en juger par l'intérêt de l'exposé présenté à la Société de géographie de Londres, la relation complète de ce voyage sera un document des plus importants pour la connaissance du pays entre le Nan-Chan et le Kuen-Luen.

Le pays parcouru par M. Carey a comme caractéristique son extrême pauvreté. Il peut être défini comme un désert immense interrompu par quelques parcelles de culture. La seule zone un peu riche et de quelque étendue est la partie occidentale du Turkestan, celle qui comprend Kargalik, Yarkang et Kashgar. Aux pieds du Thian-Shan s'échelonnent une série de petites oasis qui vont s'espacant à mesure que le voyageur avance dans l'est.

Vers la moitié de leur parcours, un peu à l'est de l'Issyk-Kul, les Thian-Shan dressent, à 6500 mètres, un puissant massif, le Khan-Tengri, dont les versants septentrionaux regardent la vallée du Tekes et de l'Ili, tandis que ses versants méridionaux dominent les plaines du Turkestan chinois, le bassin fermé du Tarim.

Du Khan-Tengri descendent de magnifiques glaciers qui occupèrent jadis des espaces bien plus considérables. M. Semenof avait été le premier à les visiter en 1858; il a, depuis lors, décidé la Société impériale géographique de Russie, dont il est vice-président, à en faire faire une étude spéciale par MM. J. Ignatief et A. Krasnof. Les *Izvestia* de la Société ont résumé, en 1887, les observations des deux voyageurs, tout particulièrement intéressantes pour les Alpinistes et les savants voués à l'étude des glaciers.

Des déterminations soigneusement prises par la mission sur la vitesse de progression des glaciers du Khan-Tengri, établissent que la marche moyenne du glacier Semenof, développé sur plus de dix kilomètres et demi, le long des pentes nord du Khan-Tengri, est plus rapide que celle des glaciers des Alpes; elle est de 0^m,62 par jour; celle des glaciers alpins est d'environ 0^m,40 par jour. En revanche, elle est moins rapide que celle des glaciers de l'Himalaya, qui atteint deux à trois mètres, et surtout que celle des glaciers du Groënland, dont la vitesse dépasse quelquefois vingt-deux mètres. MM. Ignatief et Krasnof ont cherché à déterminer, par l'examen des moraines, l'étendue que couvraient autrefois les glaciers du Khan-Tengri. Le glacier Semenof qui s'arrête actuellement à l'altitude de 3400 mètres, descendait naguère jusqu'à la vallée du Sari-Djasse à 3200 mètres d'altitude. La limite des neiges persistantes aux environs du glacier Semenof est à environ 3600 mètres.

Quittant les glaciers septentrionaux du Khan-Tengri, MM. Ignatief et Krasnof procédèrent à quelques études des glaciers qui avoisinent la passe de Mouzart, par laquelle on franchit, à 6300 mètres, la ligne de partage entre les bassins du Balkash et de l'Issyk-Koul et le bassin du Tarim. Ils ont reconnu que les glaciers durent s'avancer, de ce côté, plus loin que du côté nord du massif et s'abaisser jusqu'à l'altitude de 2000 mètres. Le versant méridional jouissant d'un climat plus continental, les glaciers, selon M. Ignatief,

ont eu plus de latitude pour se développer. M. Krasnof, chargé spécialement de l'étude du règne végétal actuel dans ses relations avec le règne végétal des précédentes époques géologiques, a fait observer que « l'Asie centrale, malgré sa vaste étendue, frappe le voyageur par l'uniformité et la simplicité de la végétation. Le règne végétal de cette immense contrée s'est développé régulièrement, dans une direction unique, à travers toutes les époques, de sorte que cette vie peut être suivie pas à pas depuis les époques les plus reculées jusqu'à nos jours. »

Le sol de l'Asie centrale, dit M. Krasnof, est caractérisé par le fait qu'il reçoit moins d'eau qu'il n'en évapore. Sur toutes les régions où la pluie n'intervient pas, où l'humidité n'est entretenue que par la fonte des neiges ou des glaces des hautes régions, il se forme une végétation particulière, celle des terrains salés ou sablonneux qui caractérisent les bassins sans écoulement de M. de Richthofen. Ils subissent moins de changements que les régions arrosées par des pluies et fournissent aussi de meilleures indications sur l'état antérieur du règne végétal. A ce point de vue, l'étude du bassin de l'Ili offre un intérêt tout particulier. M. Krasnof le présente comme entouré de quatre terrasses dont la plus basse est à 275 mètres, tandis que la plus haute atteint 3000 mètres. La structure des vallées, dans les parties du Thian-Shan visitées par M. Krasnof, présente une remarquable uniformité. Il serait trop long d'exposer, dans un rapport comme celui-ci, les aperçus ingénieux donnés par M. Krasnof sur le bassin de l'Ili et sur les montagnes avoisinantes, mais il importait de les signaler à l'attention des géographes comme à celle des géologues.

Avant de quitter le Turkestan chinois, nous signalerons un voyage accompli dernièrement par M. Ney Elias entre Ianghissar et le Chignan (Pamir Afghan).

Le gouvernement de l'Inde n'a pas encore jugé à propos

de publier la relation de ce voyage dont le major général sir H. Rawlinson a extrait une note (*Proceedings*, Société géographique de Londres, février 1887), qui jette un nouveau jour sur la question du lac du Dragon. D'après le pèlerin bouddhiste Houeng-Thsang (vii^e siècle), ce lac se déversait d'une part dans le bassin du Tarim, de l'autre dans celui de l'Oxus (Amou Daria). Depuis le voyage accompli en 1878 par M. Severtzoff qui, de nos jours, a le premier visité le Rang-Koul et qui a fait une reconnaissance complète du grand Karakoul, on identifiait ce dernier lac avec le « lac du Dragon, » parce qu'il s'ouvre au nord-est sur le Kok-Sai, affluent du Tarim, et au sud-ouest sur un affluent du Murghab (Amou-Daria). M. Ney Elias identifie, au contraire, le lac du Dragon avec le Rang-Koul en se basant sur une légende assez intéressante pour être rapportée ici. Suivant la cosmogonie bouddhiste, les quatre rivières du Paradis sortent du lac du Dragon ou lac Manzarowar du Tibet occidental; mais les bouddhistes de l'Asie centrale, qui ne connaissent pas le lac Manzarowar, placent le lac du Dragon dans le Pamir et M. Ney Elias a suivi les traces de cette légende depuis le Turkestan chinois jusqu'au Rang-Koul.

Sur la rive méridionale de ce lac s'élève un rocher à pic d'une longueur de cent mètres, sur environ trente mètres de hauteur; près de son sommet s'ouvre une caverne au fond de laquelle brille constamment une vive lumière. Or, d'après les Kirghizes, cette lumière provient du diamant que porte au front le Dragon, qui donne son nom au lac et qui veille sur d'immenses trésors enfouis dans la caverne.

Par la quantité d'oiseaux qui vivent aux environs, par la couleur bleue et la qualité potable des eaux du lac dont les rives sont cependant couvertes d'efflorescences salines, le Rang-Koul répond encore à la description de Houeng-Thsang, mais son bassin est entièrement fermé, au moins du côté de Tarim, ainsi qu'il ressort de la récente traversée

C'est avec une légitime fierté que nous voyons, cette année, l'exploration française représentée au cœur de l'Asie centrale, dans ces régions alpestres qui, après un oubli de plusieurs siècles, semblaient être un champ d'études réservé uniquement aux Russes et aux Anglais.

Nous saluons donc avec joie l'heureux retour de nos vaillants compatriotes qui ont tenu tout ce que promettait leur passé. L'an dernier, vous aviez suivi M. Bonvalot et sa mission de Téhéran à Mesched ; puis chez les Turcomans de l'oasis de Merw et de là à Samarcande, où nous les retrouvons en septembre 1886, se préparant à entrer dans l'Afghanistan pour visiter l'ancienne Bactriane et pénétrer dans l'Inde en traversant l'Hindou-Kouch et le territoire à peine entrevu du Kafirstan. Sans difficulté, ils traversent la Boukarie de Samarcande à Hissar, descendent le Kafirnahan, puis l'Amou-Daria jusqu'en aval des ruines de Termez, constatant ici, comme sur les frontières de la Turcomanie et de l'Afghanistan, des luttes intestines et un état d'agitation entièrement favorable à la marche progressive des Russes vers l'Hindou-Kouch, frontière naturelle, scientifique, de leurs possessions dans le Turkestan.

Mais, à peine M. Bonvalot et ses compagnons ont-ils franchi l'Amou-Daria et s'avancent-ils sur le territoire afghan, dans la direction de Balk ou de Mazar-i-Cherif, qu'ils sont arrêtés.

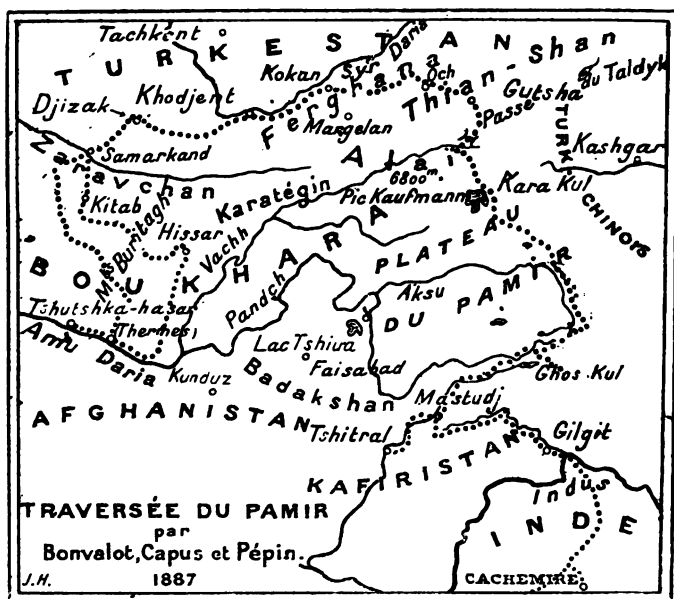
A la vérité, le moment n'était pas opportun pour étudier le fameux « Etat tampon ». Il n'est plus temps de visiter la maison que dévore l'incendie ; et malgré une rigoureuse détention, M. Bonvalot peut constater que les Afghans sont moins sensibles à la richesse britannique qu'à la force et à la souplesse moscovites.

Relâchés au bout de trois semaines, nos voyageurs reviennent à Samarcande. C'est la troisième fois que l'Afgha-

nistan les a repoussés ; mais leur persévérance et leur espoir ne sont pas ébranlés.

Là-bas, vers le sud-est, se dresse le « Toit du Monde », le plateau de Pamir, dont l'étude peut encore attirer bien des voyageurs courageux et entreprenants. C'est là que M. Bonvalot veut aller tenter une quatrième fois la fortune.

Remontant la vallée du Syr-Daria par Khodjend et Khokand, il arrive à la fin de janvier 1886 à Marghilane où le



général Karalkoff lui donne la plus cordiale hospitalité, de précieux conseils et un concours absolument indispensable à la réussite d'une entreprise dont les préparatifs exigèrent plus d'un mois.

Avec MM. Capus et Pépin, M. Bonvalot devait emmener un Caucasiens et un Kirghis de confiance, une douzaine de demi-brigands que l'aventure séduisait, et une vingtaine de chevaux. Il fallait s'équiper comme pour un voyage au

pôle, se pourvoir de tout pour les hommes et les chevaux, car il s'agissait de franchir à la fin de l'hiver, entre les chaînes de l'Alaï et de l'Hindou-Koush, plus de 500 kilomètres à travers une contrée aussi élevée que le mont Blanc, où il faudrait souvent se frayer un passage dans la neige et la glace, où l'on ne trouverait de ressources que dans quelques postes militaires du Turkestan chinois ou du Pamir-Afghan; or, d'un côté comme de l'autre, on ne pouvait compter sur un concours qui, s'il eût été sollicité, aurait été certainement refusé.

Au moment où les préparatifs étaient achevés, le voyage projeté faillit encore échouer. Des trois passes de l'Alaï, entre le haut Ferganah et le Pamir oriental, celle de Taldik que voulait prendre M. Bonvalot, venait, disait-on, d'être fermée; celle de Tengiz-Beï, au sud-est de Marghilane, aurait imposé un long détour et exigé de plus grandes ressources; d'autre part, le passage du Terek-Davan qui conduit à la passe de Tomjou-Mourour, pouvait être obstrué et impossible à déblayer; la mission se voyait alors exposée à être arrêtée par les troupes chinoises que le gouverneur de Kashgar, prévenu rapidement par la poste à cheval, aurait expédiées sur le haut Amou-Daria.

Côte que coûte, cependant, il fallait franchir cette passe au pied de laquelle, le 15 mars, l'expédition, s'avancant par Andidjan, Osch et Goultcha, se trouvait rassemblée. Le même jour quelques hommes et une trentaine de chevaux, loués pour la circonstance, partirent en avant et réussirent à ouvrir, à travers la neige, un sentier sur lequel l'expédition s'engagea enfin, le 19 mars, à la première lueur de la lune, afin de profiter de la gelée qui rendait la neige plus solide.

La passe de Taldik franchie avec des peines inouïes, on avança pendant cinq jours sur une neige durcie, épaisse d'au moins 3 mètres.

A des altitudes de plus de 4,000 mètres, par un froid intense qui leur tuméfiait la figure, avec une réverbération

sur la neige qui les aveuglait, les hommes, incapables de faire un pas, pouvaient à peine diriger leurs chevaux fourbus, quand les cimes blanches des montagnes leur indiquèrent que la grande passe de l'Alaï, le Kysil Art, était fermée !

Il y eut un moment de profond découragement : le guide qui, jusqu'alors avait montré une grande énergie, parlait de retour ; vingt-quatre heures de repos rendirent à chacun un peu de force. On aborda le terrible passage et après une journée d'efforts surhumains favorisés par un temps calme, on déboucha sur le plateau du Pamir. Longeant sa limite orientale, l'expédition s'arrêta quelque temps près du grand Kara Koul ou lac Noir ; puis, poursuivant sa route vers le sud-est et traversant la passe du Kysil-Djik par une furieuse tempête de neige qui lui enlève trois chevaux, elle arrive le 30 mars sur les bords glacés du Rang-Koul. En franchissant le faite de séparation entre ce lac et l'Aksou la température fut trouvée de -38° à l'air et de -16° à l'intérieur des tentes. La raréfaction de l'air empêchait la cuisson de la viande, rendait tout effort musculaire excessivement pénible et causait une telle oppression qu'il fallait se coucher pour reprendre haleine. Tout le monde souffrait de maux de tête ; les visages étaient méconnaissables. M. Capus enregistrerait alors cent soixante-dix pulsations à la minute. De loin en loin on apercevait un groupe de tentes entourées de cadavres de chameaux et de chevaux morts de froid ; quelques hommes périrent dans les abîmes de neige ; d'autres purent être retirés à l'aide de cordes.

Dans le sud du Rang-Koul l'expédition avait rencontré, pour la première fois, un petit poste chinois dont le chef lui signifia l'ordre de retourner sur ses pas jusqu'à ce qu'elle eût obtenu l'autorisation du gouverneur du Kashgar. Mais, s'il y allait de vie ou de mort, il y allait aussi du succès du voyage. Mettant donc le revolver au poing, M. Bonvalot garda à sa disposition le mandarin jusqu'à ce que ses hommes lui eussent ramené des chameaux en nombre suffi-

sant pour ménager le peu de chevaux qui lui restaient; puis il se hâta de partir avant que les Chinois ne reçussent des renforts. Heureusement la neige s'opposant à la rapidité des communications entre les petits postes chinois, la mission put atteindre le territoire afghan.

Des troupeaux de yaks paissent ici sous la garde de pâtres afghans qui consentirent à louer quelques-unes de leurs bêtes pour porter des bagages. Au bout de quatre jours, abandonné par les pâtres et ayant perdu encore cinq chevaux, M. Bonvalot dut attendre le passage d'une caravane et la réquisitionner pour transporter ses bagages jusqu'à Sarhatte ou Sarhad, premier véritable village afghan sur le haut Oxus.

L'expédition n'était pas au bout de ses peines. De Sarhatte il fallut fuir presque sans vivres, sans guide, sous des tempêtes de neige; hommes et chevaux firent un dernier effort pour franchir l'Hindou-Koush par la passe de Baroguil. La terrible lutte contre la nature était finie!

Au commencement de juin, l'expédition épuisée arrivait à Mastoudj; mais là, si près de la frontière nord-ouest de l'Inde, il fallut lutter contre l'hostilité des indigènes du Tchitral, faire tête aux menaces de mort et finalement négocier. M. Bonvalot, prisonnier à Mastoudj, MM. Capus et Pépin, prisonniers à Tchitral, ne furent délivrés qu'au bout de quarante-neuf jours sur les instances du gouvernement de l'Inde.

MM. Bonvalot, Capus et Pépin dont nous sommes heureux de saluer aujourd'hui la présence parmi nous, exposeront à la Société, dans les premiers jours de janvier, la relation de ce voyage de vingt mois pendant lequel ils ont déployé une énergie rare; ils nous rapportent des informations de premier ordre pour la géographie de cette sévère contrée où confluent en quelque sorte les masses de l'Himalaya et celles des montagnes Célestes.

Le contingent géographique de l'Australie est peu considérable cette année; toutefois on ne saurait passer sous silence un intéressant travail qui, pour n'être point rangé parmi les explorations, au sens propre de ce mot, n'en représente pas moins un progrès pour la géographie australienne.

En 1885-1886 M. Twisden Bedford, partant de Brisbane sur la côte de la province de Queensland, se rendit à Boulia, à plus de 600 kilomètres dans le sud du golfe de Carpentarie, et, après avoir déterminé par le télégraphe la différence de temps entre Brisbane et Boulia, il rattachait à ce point la première station de la frontière des provinces de Queensland et de l'Australie méridionale. Grâce à cette délicate opération, on peut aujourd'hui contrôler les levés d'exploration à l'intérieur de la partie orientale du continent austral; un plus grand nombre de points de repère exacts permettront d'appuyer les reconnaissances ultérieures.

Une excursion des frères Brooke dans l'Australie occidentale a contribué à faire mieux connaître une fraction des vastes territoires qui s'étendent à l'intérieur. De la baie Israëlite, sur la côte sud, ils se dirigèrent en 1886 vers les monts Hampton dont l'une des cimes est connue sous le nom de The Clip. D'épais fourrés d'eucalyptus couvrent ses flancs et font de cette montagne le seul point verdoyant qu'on aperçoive au milieu des plaines sablonneuses. Du sommet du Clip on distingue la mer semée d'innombrables îlots. Dans la direction de l'intérieur la vue est bornée par des collines aux teintes variées.

De ce point les voyageurs marchèrent à travers la plaine sablonneuse vers les monts Rugged, dont la masse sombre et les formes fantastiques causent aux indigènes une terreur telle qu'aucun d'eux ne se hasarderait à les gravir. Le massif a 5 kilomètres environ de longueur et 600 mètres de hauteur (d'après M. E.-E. Price). Sa forme est celle d'un toit à pentes fortement inclinées, la crête est si étroite qu'elle offre

à peine une place suffisante pour y poser le pied. De petits ruisseaux qui se perdent dans les crevasses descendent sur ses versants.

Une épaisse forêt s'étend au nord des monts Rugged jusqu'à Pine Hill. A l'est de ce dernier point, les voyageurs traversèrent une forêt d'eucalyptus et atteignirent Balbinnia où Alexandre Forrest avait campé en 1870. Plus au nord, la forêt s'éclaircit, pour cesser entièrement près de Wonbooa. Le sol qui devient calcaire se couvre d'herbe dans les années favorables, mais l'eau est rare, et sur une étendue de 80,000 acres (plus de 32,000 hectares) on ne rencontre que trois points où la roche granitique empêche l'eau de pluie de se perdre immédiatement dans le sol.

Les frères Brooke dont le but principal était de découvrir de nouveaux terrains de pâturage pour leurs troupeaux, ne poussèrent pas plus loin. Il est à regretter que l'un d'eux, M. J.-P. Broke qui, en 1875, s'est avancé beaucoup plus dans l'intérieur du désert australien, n'ait pas donné des détails sur cet intéressant voyage.

Dans l'Australie, « terre des paradoxes », les plus hautes montagnes occupent non pas le centre, mais la périphérie du continent; elles n'y forment guère que dans l'angle sud-est des massifs de quelque importance.

M. de Lendenfeld qui a exploré ces massifs dans les années 1885 et 1886, en a donné une très intéressante étude dans l'un des suppléments des *Mittheilungen* de Gotha.

Son but était de vérifier si, comme d'autres continents, l'Australie avait eu sa période glaciaire.

Les Alpes australiennes datent d'une époque géologique très reculée; le granit et les couches siluriennes fortement plissées, souvent à l'état de roches métamorphiques, y prédominent, dénotant une action volcanique qui a dû se produire à l'époque dévonienne. Les formations plus récentes manquent presque totalement et ne paraissent pas avoir pris

part aux soulèvements du sol. Elles ne se rencontrent guère que dans le fond des vallées et dans les anciens bassins lacustres qu'elles ont contribué à combler.

Au nord et vers l'intérieur, les plaines de formation tertiaire viennent s'appuyer à la base du massif, tandis qu'au sud et vers la côte, les montagnes s'étendent jusqu'à la mer où elles viennent plonger leur pied. Entre le cap Howe et Sydney, le fond s'abaisse très brusquement jusqu'à 4000 ou 5000 mètres.

Les Alpes australiennes, comprises entre 35° et 37° 40' de latitude sud, sont par conséquent sous les mêmes parallèles où, dans l'hémisphère nord, nous rencontrons la Sierra Nevada en Espagne et l'Elbrouz dans le Caucase. Elles sont de 10° plus rapprochées de l'équateur que les Alpes de l'Europe.

Leur cime la plus élevée et en même temps le point culminant de tout le continent australien est le mont Townsend (2,241 mètres), dans le groupe des monts Kosciusko (Nouvelle-Galles du Sud). Le pic Mueller vient immédiatement après avec 2,215 mètres. Quant au mont Bogong, dans le groupe du même nom (Victoria), il règne quelque incertitude; l'auteur lui donne une fois 2,057 mètres, et une autre fois 1,984 mètres.

M. de Lendenfeld fournit de très intéressants détails sur l'orographie des Alpes australiennes, sur les formes caractéristiques des montagnes et des vallées qui composent ces massifs, sur la météorologie, la flore, la faune de la région.

La conclusion de sa savante étude est qu'on ne saurait mettre en doute l'existence d'anciens glaciers dans les Alpes australiennes. Ces glaciers, qui ont laissé des traces, telles que roches moutonnées, blocs erratiques, conglomérats glaciaires, stries, moraines, etc., ont dû à certains endroits descendre assez bas. Cette phase glaciaire a probablement concordé avec l'époque où l'Australie jouissait d'un climat beaucoup plus humide et pluvieux qu'il ne l'est de nos jours.

De pareilles conditions climatiques durent être réalisées pendant la période tertiaire, autrement les marsupiaux géants, tels que le *Diprotodon*, qui vivaient alors, n'auraient pas trouvé une végétation assez abondante pour leur nourriture; d'ailleurs les masses colossales d'alluvions qu'on remarque dans certaines vallées indiquent suffisamment que les cours d'eau étaient jadis beaucoup plus considérables que de nos jours.

La période glaciaire australienne a-t-elle coïncidé avec celle de l'Europe ou bien y a-t-il eu alternance entre les périodes de froid de l'hémisphère nord et celles de l'hémisphère sud? C'est là une question qui exigera encore de longues observations et sur laquelle, d'ailleurs, M. de Lendenfeld ne se prononce pas.

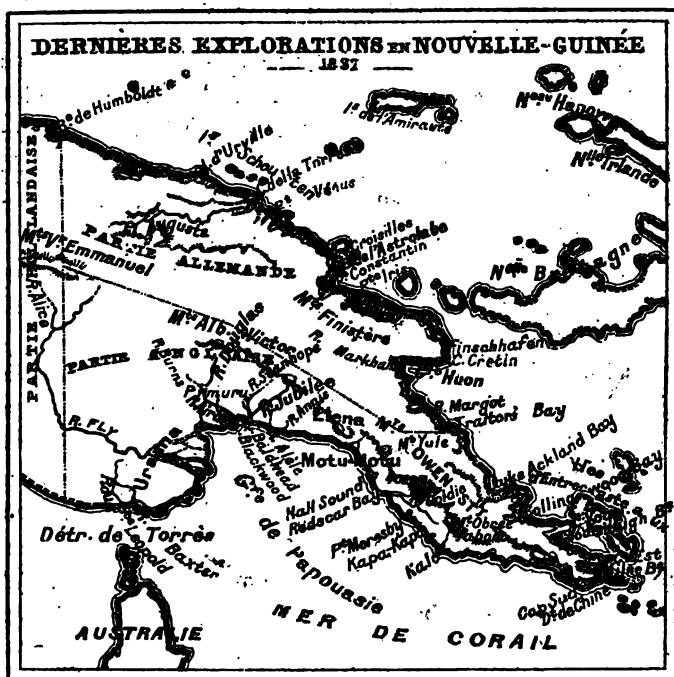
Son étude sur les Alpes australiennes devait être citée dans un rapport consacré aux progrès de la géographie.

La Nouvelle-Guinée, cette grande île bizarrement découpée qui s'allonge au-dessus de l'Australie comme un immense parasol de 2000 kilomètres de longueur, a fourni quelques éléments au progrès géographique de l'année. Avec sa surface égale à une fois et demie celle de la France, avec ses plaines marécageuses, ses hautes terres boisées, son arête montagneuse rivale de nos Alpes, son manque de ressources, la sauvagerie de ses habitants et l'insalubrité de son climat réputé un des plus malsains du globe, la Nouvelle-Guinée brave encore les efforts des nombreux explorateurs. Elle est attaquée cependant de trois côtés à la fois; au nord-ouest par les Hollandais dont le pavillon flotte tout autour de la moitié de la grande île; au sud-est et au nord-est par les Anglais et les Allemands qui se partagent le reste de l'île.

A la vérité les Hollandais si richement partagés en Océanie, procèdent avec lenteur; depuis dix ans ils se sont contentés d'explorer les côtes de leurs possessions et d'en rectifier les levés. L'exploration du cours inférieur de

L'Amberno, entre une embouchure près du cap d'Urville et les monts Van Rees, exécutée en 1885 par M. Van Braham Morris, est la seule tentative qu'ils aient faite pour pénétrer à l'intérieur.

Plus hardis, les Anglais, et les Allemands nouveaux venus en Nouvelle-Guinée, ne se sont pas bornés à reconnaître les



J.H.

contours maritimes de leurs possessions, d'y établir des missions et quelques postes commerciaux et militaires. La recherche de terres cultivables à meilleur compte qu'en Australie, celle de nouvelles mines à exploiter provoquent sans cesse en Angleterre, en Allemagne et en Australie de nombreuses souscriptions en faveur des explorations. La lenteur avec laquelle elles progressent jusqu'à présent

prouve assez la difficulté de ces entreprises, utiles à la science aussi bien qu'au commerce; mais colons et voyageurs ne se laissent pas décourager, car Anglais et Allemands n'ont pu encore se rencontrer à la limite — tracée sur le papier — de leurs possessions, que déjà une certaine rivalité économique et politique s'est emparée d'eux et leur impose de marcher en avant.

Pour la Nouvelle-Guinée anglaise, cette année nous apporte l'exploration de M. Hunter dans le bassin de la rivière Kemp Welsh, et celles des rivières Aird, Stanhope et Jubilee par M. Théodore Bevan.

Tout d'abord, à l'occasion de la nouvelle publication de l'ouvrage *Pioneering in New Guinea* du révérend Chalmers, il est nécessaire de rapporter, en les résumant, les travaux de l'homme qui depuis dix ans a le plus parcouru cette région.

Le peu de loisir des missionnaires et les obstacles que rencontre le premier pionnier d'une terre vierge nous sont trop connus pour que notre indulgence ne soit toute acquise à M. Chalmers. Si ses renseignements scientifiques, si ses cartes n'ont pas la précision désirable, on suit cependant avec intérêt ses rudes pérégrinations du détroit de Chine au fond du golfe de Papouasie, et du Port Moresby au pied des grands contreforts de la chaîne alpestre des Owen Stanley.

Nous voici avec lui, en 1878, à l'extrémité sud-est de l'île. La côte découpée en festons, présente partout, au fond de ses paisibles baies, des masses boisées entassées les unes sur les autres. De loin en loin, sur le rivage, quelques huttes et de pauvres sauvages nus, de couleur chocolat foncé, vêtus d'une ceinture de coquillages et armés de flèches ou *oumahawk*; d'épais sourcils, une abondante chevelure ébouriffée et ornée de plumes leur donnent un aspect peu rassurant. On s'entend comme on peut à l'aide d'interprètes insuffisants; et, des environs du cap sud, on s'élève jusqu'à près de 1000 mètres à travers la forêt vierge, pour

redescendre ensuite sur la côte nord-est à Milne Bay. C'est la seule traversée d'un côté à l'autre qui ait encore été faite; mais, si court qu'ait été cet itinéraire, il donne dès maintenant une idée des difficultés, des privations, des maladies, des dangers que réservent aux explorateurs l'ascension et la traversée des monts Owen Stanley dont quelques pics dépassent 4000 mètres.

A Milne Bay, M. Chalmers s'embarqua sur le steamer *Ellengowan* avec lequel il longea toutes les côtes sud-est, s'arrêtant dans chaque district, nous en faisant connaître les productions et les habitants; des unes et des autres le compte est vite fait. La terre produit le sagou, le taro, l'igname, le coco, la banane, le fruit de l'arbre à pins, un peu de canne à sucre et de tabac. Le porc et le poisson complètent l'alimentation des habitants. Les districts moins bien partagés sous le rapport du sol échangent avec les autres, contre leurs denrées, des poteries, des étoffes, des armes. Encore ce commerce d'échanges ne s'étend-il à de grandes distances que par intermédiaires; car, bien qu'elles paraissent avoir une même origine, les populations de la côte et de l'intérieur, même les tribus de la côte, diffèrent entre elles d'idiome ainsi que de caractères, de mœurs et de coutumes. Ce ne serait rien encore, mais il est rare qu'on ait deux bonnes saisons de suite; et, pour l'ordinaire, on n'entend parler que de pluies excessives ou d'effrayantes sécheresses, de famines, vols, assassinats, surprises entre villages, incendies, massacres, fièvres, repas et sacrifices humains. On comprend donc que, pour un début, M. Chalmers, avant de revenir à Port Moresby, se soit borné à visiter quelques postes de la côte, où les missionnaires vivent dans une sécurité relative.

Son principal voyage à l'intérieur eut lieu en 1880. De Port Moresby il se rendit à Hood Point, remonta le bassin de la rivière Goldie, et, dépassant le point extrême atteint en 1878 par l'explorateur de ce nom, il arrivait jusqu'à

moins de 20 kilomètres du principal pic des Owen Stanley. Aux grandes plaines que couvrent tantôt les acacias et les eucalyptus, tantôt de hautes herbes, avait succédé une région accidentée puis tout à fait montagneuse, dont les forêts de pins, de cèdres, de camphriers, de gommiers, et les mille filets de lianes convenaient mieux aux oiseaux de paradis et aux jeux des kangourous qu'à la marche d'une caravane. D'ailleurs les rares indigènes qu'on rencontrait comprenaient plus difficilement ce que le voyageur voulait d'eux, se montraient plus défiant, plus sauvages, refusaient de porter les bagages, vivres et objets d'échange ou n'osaient pénétrer chez les tribus encore plus sauvages.

Avec l'espoir de revenir un jour mieux outillé pour atteindre son but, M. Chalmers se décida au retour qu'il opéra par une autre voie : celle de Sogera et de la rivière Kemp Welsh qu'il descendit jusqu'à son embouchure près de Kalo, si tristement célèbre dans les fastes de la Nouvelle-Guinée anglaise.

Plus intéressantes encore sont les reconnaissances que, de 1883 à 1885, M. Chalmers exécuta sur la côte au nord et à l'ouest de Port Moresby jusqu'au fond du golfe de Papouasie. Ce fut là que le voyageur, accompagné de l'intrépide et dévouée Mme Chalmers, fut roulé sur la barre de la rivière Annis et ne sortit de ce mauvais pas que pour risquer de périr sous les casse-tête des indigènes anthropophages. Après d'assez longues négociations favorisées par les chefs d'Orokolo devenus ses meilleurs amis, des pirogues de Naman vinrent les prendre et, de hameau en hameau le long de la côte, les conduisirent jusqu'à l'embouchure de la rivière Alele. Ainsi que le prévoyait M. Chalmers, ce cours d'eau n'est qu'un des bras ormant le delta d'une grande rivière que récemment M. Bevan a découverte et nommée la Jubilee.

De bonnes relations ayant été établies, M. Chalmers accompagna le chef Spaivaitani à son village situé à quelques kilomètres en amont. Les cases, grandes, bien bâties, re-

posant sur des pilotis, semblent, à marée haute, flotter sur un lac, reliées les unes aux autres par des abatis d'arbres qui forment autant de ponts suspendus. M. Chalmers prit un tel ascendant sur les indigènes qu'on le laissa visiter, près de cette Venise papoue, l'un des plus grands temples de la région. Non seulement il pénétra dans la salle des sacrifices où des rangées de crânes nettoyés sont suspendues aux murs, mais encore il fut introduit par le sorcier dans le temple des idoles, c'est-à-dire de six mannequins d'osier qui sont très respectés et consultés en cas de guerre, de maladies, etc.

Nous ne suivrons pas M. Chalmers dans son retour par mer à Port Moresby, ni dans sa visite politique à tous les ports de la Nouvelle-Guinée anglaise, avec le haut commissaire chargé de faire reconnaître le protectorat de l'Angleterre. Son rêve le plus cher, était réalisé ; l'œuvre à laquelle il avait contribué plus que personne était achevée : il était naturel qu'il accompagnât le fonctionnaire chargé de proclamer le protectorat de l'Angleterre. C'est alors que remontant le long de la côte nord-est, côte déserte, à pic, hérissée d'une brousse épaisse à défaut de cases et d'habitants, M. Chalmers arriva à Traitor's Bay, et qu'apercevant un navire allemand, il se consola à la pensée d'avoir pour voisins « des Teutons plutôt que des Gaulois ». Les Allemands ont en Nouvelle-Guinée un domaine colonial assez vaste pour ne rien envier à l'Angleterre, et leurs géographes ont l'esprit assez large pour apprécier, en dépit de cette boutade, les travaux de M. Chalmers à qui l'on doit encore nombre de renseignements intéressants sur l'ethnographie, l'état social des Papous, les rapports entre tribus, etc.

Bien qu'à chaque page de son livre la Nouvelle-Guinée anglaise apparaisse sous les couleurs les plus sombres, l'auteur est de ceux qui espèrent quand même. L'Évangile et les produits de l'industrie anglaise doivent avoir raison de

tout. C'est peut-être trop oublier le climat. Toutefois l'opinion de M. Chalmers est soutenue énergiquement par les Australiens; intérêts des missions et de colons se prêtent un mutuel appui.

Nous avons vu l'an dernier que M. Forbes et M. Chalmers avaient fait en vain une nouvelle tentative pour passer de la côte sud à la côte nord de l'île. Désespérant de réussir là où avaient échoué un vétéran de l'exploitation, M. G. Hunter projeta de tourner la difficulté en traversant les monts Owen Stanley vers les sources de la rivière Kemp Walsh où l'on suppose qu'ils s'abaissent pour aller terminer sans liaison avec la chaîne de l'extrémité sud-est.

Dans ce but, MM. Hunter et Clarkson se rendirent par mer de Port Moresby à Kappa Kappa d'où ils partirent pour l'intérieur le 16 juillet 1886. Le même jour ils arrivaient à la station de Rigo et y organisaient une caravane de trente-deux indigènes. Un pays peu accidenté tantôt boisé, tantôt couvert de hautes herbes, sépare Rigo de la rive de la Kemp Welsh. Il fallut une longue journée de marche à l'est pour atteindre cette rivière qui, de ce point à son embouchure, arrose une contrée très propre à la culture du riz. A environ 30 kilomètres de l'embouchure, M. Hunter rencontra le confluent de la Kemp Welsh et de la Musgrave; on entre ici dans la région montagneuse, presque déserte. A 15 kilomètres en amont, la Musgrave qui vient du nord passe entre deux sommets, Taboro et Douglas, élevés de 2000 à 3000 pieds et sur les flancs desquels on aperçoit la fumée de pauvres villages. D'abord effrayés, les indigènes se laissèrent approcher et séduire par de petits présents; mais ils étaient si misérables qu'on osa à peine accepter d'eux un porc et quelques ignames.

L'Auvergnat et le Provençal diffèrent moins entre eux que ces montagnards ne diffèrent des habitants de Port Moresby. Ils sont grands, forts, de couleur plus foncée que les gens

de la côte ; leur idiome est également différent. Un peu plus haut, la Musgrave disparaît presque au fond des gorges et l'attitude des indigènes de plus en plus rares, devient aussi sauvage que l'aspect du pays. Près du hameau de Dukoro, à une dizaine de kilomètres du mont Obree, au tiers du chemin entre les côtes sud et nord, il devint impossible d'approcher des habitants chez lesquels il aurait fallu passer quelque temps pour s'en faire des amis et se procurer les guides nécessaires dans ce chaos de montagnes boisées.

On se rendra compte des difficultés de la marche dans cette contrée par le fait que, depuis le 20 juillet, M. Hunter avait à peine franchi et relevé 40 kilomètres de route quand, le 4 août, il fut obligé de renoncer à son projet. Un radeau fut construit et, en deux jours, la mission était de retour à son point de départ sur la côte.

M. Hunter a été plus heureux au mois de juillet de cette année. Longuement préparée, sa nouvelle exploration à laquelle s'était joint M. Hartmann, l'a conduit par la même voie à une dizaine de kilomètres de plus vers le nord-est, jusqu'au col ou à l'espèce de selle comprise entre le mont Obree et le mont Brown, à une altitude d'environ 3000 mètres, inférieure d'un quart à celle de la partie occidentale de la chaîne des Owen Stanley.

Moins ardue évidemment est la tâche du voyageur qui peut profiter d'un cours d'eau navigable ou praticable aux embarcations. Remonter les rivières semble le système rationnel d'exploration dans une telle contrée ; mais combien de temps encore s'écoulera avant qu'un explorateur rencontre l'artère fluviale, si elle existe, qui conduirait au cœur des hautes terres ?

Le champ de cette recherche vient d'être réduit par M. Théodore Bevan, chef de l'exploitation de la *Victory*, équipée aux frais de la maison australienne Burns, Philps et C^{ie}.

Le 19 mars 1887, la *Victory* mouillait près du cap Blackwood, à l'entrée du vaste estuaire, encombré de bancs et de

grandes îles, du cours d'eau connu depuis longtemps sous le nom de rivière Aird, et auquel M. Bevan donne le nouveau nom de Douglas que nous résumerons à la partie du fleuve en amont de son confluent avec la rivière Burns. Une fois de plus il faut s'élever, en passant, contre le fâcheux système de quelques voyageurs qui, en changeant les noms des localités, des fleuves, des montagnes, etc., compliquent inutilement la nomenclature géographique. Les parties anglaises et allemandes de la Nouvelle-Guinée offrent assez de territoires inconnus pour donner satisfaction à l'amour-propre des nouveaux venus sans porter préjudice aux droits de leurs devanciers.

Une grêle de flèches décochées par une soixantaine d'indigènes avait salué l'arrivée de l'expédition, mais cette démonstration s'évanouit au premier coup du sifflet de la machine. La *Victory* remonta le fleuve dont les nombreux bras coupent en tous sens le sol alluvionnaire d'un delta couvert de plantations de bananiers et d'ignames. Quelques collines volcaniques isolées apparaissent enfin sur les rives du fleuve qui, à 50 kilomètres de la ligne côtière, reçoit son affluent la rivière Burns bientôt barrée par des rapides dans la direction du nord-ouest.

Le village de Tumu, entouré de plantations de bananes, tabac et cannes à sucre, marque ici la fin du delta et le point où la marée cesse de se faire sentir. Les Tumuans se distinguent des naturels de la côte par leur crâne rasé sauf sur le sommet que décore une touffe de cheveux. S'ils parurent plus pacifiques, ce fut sans doute parce qu'on voulut bien tolérer leurs vols. Le manque d'interprètes empêchant de communiquer autrement que par signes avec ces indigènes qui n'avaient jamais vu de blancs, la *Victory* continua à remonter la rivière Aird ou Douglas jusque par 6° 52' de latitude où elle fut arrêtée par des rapides. En canot on fit encore 20 kilomètres vers le nord. On était à 150 kilomètres de la côte et à 30 kilomètres dans le sud des

hautes montagnes quand il fallut s'arrêter définitivement.

Depuis le delta, le pays traversé était un peu accidenté, très boisé, pauvre et inhabité. De cette reconnaissance, l'expédition rapportait le levé de la rivière qui, dans le haut, n'est plus qu'un torrent dont l'eau charrie, entre des roches schisteuses et granitiques, des sables contenant une faible quantité d'or.

Le 14 avril, la *Victory* qui avait redescendu le fleuve et repris la mer, mouillait un peu à l'est de la rivière Aird, à Bald Head, près du village Kiwa-Pori à moitié caché dans un bois de cocotiers; puis elle remontait un large estuaire au fond duquel, à environ 20 kilomètres, débouchent deux rivières jusqu'alors inconnues : l'une venant du nord, qu'on nomma Stanhope et qui n'est qu'un torrent de montagnes à 70 kilomètres de l'estuaire; l'autre qui reçut le nom de Jubilee, venant du nord-est. La Jubilee est la principale rivière de la contrée.

De son cours inférieur se détachent plusieurs bras qui forment entre Bald Head et Horokalo les nombreuses embouchures depuis longtemps signalées sur cette partie de la côte. Tout le vaste territoire bas et marécageux compris entre ces bras est pour ainsi dire inhabité. Avec des coolies, pensèrent les Australiens, on fera là beaucoup de riz et de cannes à sucre. Encore navigable jusqu'à une trentaine de kilomètres en amont de la tête du delta, située par 7° 30', la rivière coule ensuite dans des gorges bordées de roches volcaniques tapissées de verdure, et présente des rapides dangereux. On dut bientôt renoncer à la remonter même en canot. De la côte au point extrême atteint, l'expédition avait reconnu près de 200 kilomètres en suivant les détours très nombreux de cet important cours d'eau dont la partie supérieure traverse un pays montagneux très pittoresque et que rendront longtemps impraticables par terre d'immenses forêts de chênes, d'eucalyptus, de cèdres, d'acacias, de pins, de palmiers, de fougères. Au-dessus des

hauteurs voisines (1000 à 2000 pieds) on apercevait des chaînes élevées de 5000 à 6000 pieds, et au delà de celles-ci se dressaient quelques pics rivaux des Owen Stanley.

Dépourvue d'interprètes, la mission dirigée par M. Bevan n'a pu donner que des résultats d'une reconnaissance purement hydrographique ; mais ces résultats paraîtront certainement encourageants quand on remarquera que la découverte et le levé d'environ 400 kilomètres de rivières en pays tout à fait inconnu ont été le fruit de six semaines seulement de voyage.

Notons encore que le levé de la côte exécuté par M. Bevan présente avec les croquis antérieurs du fond du golfe de Papouasie une très notable différence d'orientation, et des différences de 10 milles en latitude et de 30 milles en longitude ; il y aura donc là de beaux jours pour les hydrographes.

Tandis qu'une nouvelle expédition s'organise à Melbourne sous la direction de M. Cutbertson pour tenter encore l'ascension des monts Owen Stanley, nous allons, plus facilement, doubler le cap Sud et, franchissant le détroit de Chine, nous aborderons sur la côte du Kaiser Wilhelmsland.

Le précédent rapport annonçait que le baron de Schleinitz, gouverneur des possessions allemandes, venait de reconnaître le fleuve Augusta. C'est en effet en juillet 1886 que le steamer *Ottilie* remonta ce fleuve jusqu'à environ 400 kilomètres de son embouchure. Mais, en faisant mouiller son navire au point où la plaine marécageuse et herbeuse fait place à un sol accidenté et même montagneux, couvert de forêts, M. de Schleinitz ne considéra pas son exploration comme terminée. La navigation, devenue périlleuse pour l'*Ottilie*, était facile pour son canot à vapeur qui gagna encore 200 kilomètres dans l'est-nord-est, direction générale du fleuve. Arrivé ainsi à 600 kilomètres de la côte, en suivant les détours de l'Augusta, on détermina astronomiquement la position qui fut trouvée de 4° 16' sud et

439° 30' est de Paris : on était donc à moins d'un degré ou à une centaine de kilomètres de la frontière néerlandaise. Cette position et celle de l'embouchure ont servi à appuyer le levé à l'estime de ce beau fleuve. Sa profondeur près de la côte est d'environ 5 mètres, sa largeur moyenne, dans la partie navigable, dépasse 300 mètres, et sa longueur totale égale probablement celle de la Loire. Dans le cours supérieur du fleuve les traces des hautes eaux se trouvaient à plus de 5 mètres au-dessus du niveau du mois de juillet; dans le bas fleuve, les pilotis très élevés sur lesquels reposent les cases prouvent que la zone d'inondation s'étend au loin sur la rive droite, transformant en îlots les collines isolées dans la plaine. Sur la rive sud, l'inondation est limitée par une chaîne de hauteurs de 600 à 800 mètres.

Ainsi la côte nord-est de la Nouvelle-Guinée, que les Anglais croyaient dépourvue de tout port et de cours d'eau, prendra certainement une grande importance grâce au régime de l'Augusta dont le bassin produit actuellement des ignames, des cocotiers, du sagou, de la canne à sucre, et paraît favorable à la culture du riz et à l'élevage des bestiaux. Il faut toutefois compter encore ici avec l'insalubrité du climat et avec les indigènes qui se montrent déflants et hostiles.

A côté de l'exploration du fleuve Augusta, il convient de signaler les deux reconnaissances hydrographiques effectuées en octobre et novembre de la même année 1886 par MM. de Schleinitz et Drager : la première sur les côtes du golfe Huon, de Finisch hafén, près du cap Cretin, à la rivière Margot; la deuxième, entre le cap Iris et le cap Della Torre au sud duquel débouche le fleuve Augusta.

Ces rivages qui représentent la moitié des côtes de la Nouvelle-Guinée allemande ne seront plus redoutés des navigateurs, et le cabotage trouvera presque partout des abris dans la série des baies ou ports dont les cartes ont été dressées avec soin par le capitaine Drager.

Du rapport très détaillé de M. de Schleinitz, cet aperçu général ne saurait retenir que deux faits : la richesse relative du territoire formant la partie sud de la baie Astrolabe, et l'utilité d'explorer la rivière Markham, au fond du golfe Huon, la seule de cette côte qui semble pouvoir être utilisée comme voie fluviale de pénétration. A l'embouchure, sa largeur est d'environ 400 mètres, sa profondeur moyenne de 2 mètres et son courant est assez fort. Une chaloupe à vapeur avancerait sans doute loin à l'intérieur qui présente ici l'aspect d'une longue vallée entre deux chaînes de montagnes.

Plus encore que la précédente, l'année qui s'achève a été féconde pour l'étude du globe; il est évident que l'accélération du mouvement géographique ne tend pas à décroître.

Encore un demi-siècle et la représentation des continents sera complètement fixée en traits généraux, les derniers problèmes géographiques qui nous préoccupent aujourd'hui auront reçu leur solution.

Alors commencera l'œuvre lente, minutieuse des topographes, qui accusera les moindres ciselures du relief terrestre.

Alors aussi, pourvue de données abondantes, précises, la géographie poursuivra sa tâche la plus haute, l'étude des équilibres dont vit notre terre, la recherche de la pensée dont elle est une admirable et mystérieuse révélation.

Le Gérant responsable,

CH. MAUNOIR,

Secrétaire général de la Commission centrale.

CENTENAIRE
DE LA
MORT DE LAPÉROUSE

CÉLÉBRÉ LE 20 AVRIL 1888
EN SÉANCE SOLENNELLE A LA SORBONNE



BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
2^e Trimestre 1888.

COMITÉ D'HONNEUR

Présidents d'honneur :

MM. le MINISTRE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.
le MINISTRE DE LA MARINE ET DES COLONIES.

Président :

M. F. DE LESSEPS, membre de l'Institut, Président de la Société de Géographie.

Membres :

MM. BARBEY, sénateur du Tarn.
EDOUARD CHARTON, sénateur.
ADRIEN HÉBRARD, sénateur.
Le vice-amiral JAURÈS, sénateur.
RIGAL, sénateur du Tarn.
VOISINS-LAVERNIÈRE, sénateur.
CAVALIÉ, député du Tarn.
COMPAYRÉ, député du Tarn.
HÉRAL, député du Tarn.
JAURÈS, député du Tarn.
BERNARD LAVERGNE, député du Tarn.
Le baron REILLE, député du Tarn.
Le vice-amiral PARIS, membre de l'Institut, conservateur du Musée de la marine au Louvre.
Le vice-amiral JURIEU DE LA GRAVIÈRE, membre de l'Institut.
Le vice-amiral MOUCHEZ, membre de l'Institut, directeur de l'Observatoire.
Le général DALMAS DE LAPÉROUSE.
Le contre-amiral vicomte FLEURIOT DE LANGLE.
Le contre-amiral PALLU DE LA BARRIÈRE, major général de la marine à Cherbourg, ancien gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.
DE BARTHÈS DE LAPÉROUSE, ancien Commissaire de la Marine.
ERNEST ALBERT BÉNIER, capitaine de frégate.
Le comte de RESSÉGUIER, membre de l'Académie des Jeux floraux.
LE PAUTE, inspecteur général des promenades et plantations de Paris.

- MM. JOSEPH BERTRAND**, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences.
XAVIER CHARMES, membre de l'Institut, Directeur au Ministère de l'Instruction publique.
DE QUATREFAGES, membre de l'Institut, Président honoraire de la Société de Géographie.
MILNE-EDWARDS, membre de l'Institut, Président honoraire de la Société de Géographie.
SOULAGES, maire d'Albi.
JULES ROLLAND, membre de l'Académie des Jeux floraux.
MARGRY, ancien conservateur des archives au Ministère de la Marine.
-

COMITÉ D'ORGANISATION

Président :

- M. le docteur HAMY**, Président de la Commission centrale de la Société de Géographie.

Membres :

- MM. BARBIÉ DU BOCAGE**, membre de la Commission centrale.
DE BARTHÈS DE LAPÉROUSE, ancien Commissaire de la Marine.
BOUQUET DE LA GRYE, de l'Institut, ingénieur hydrographe en chef de la Marine.
CASTONNET DES FOSSES.
GEORGES DE COURCEL, ancien lieutenant de vaisseau.
Comte JEAN D'ESTAMPES.
LE contre-amiral vicomte FLEURIOT DE LANGLE.
JULES GARNIER, ingénieur civil des mines, membre de la Commission centrale.
CHARLES GAUTHIOT, membre de la Commission centrale, secrétaire général de la Société de Géographie commerciale.
GABRIEL MARCEL, bibliothécaire à la section géographique de la Bibliothèque nationale.
PAUL MIRABAUD, Président de la section de comptabilité de la Société de Géographie.
Vice-amiral PARIS, membre de l'Institut, conservateur du Musée de la Marine au Louvre.

Commissaire :

- M. le comte DE BIZEMONT**, capitaine de frégate en retraite, vice-président de la Commission centrale.

CENTENAIRE

DE

LA MORT DE LAPÉROUSE

Le vendredi 20 avril 1888, à 8 heures et demie du soir, dans le grand amphithéâtre de la Sorbonne, la Société de Géographie, sous la présidence de M. F. de Lesseps, de l'Institut, Président de la Société, s'est réunie en séance solennelle pour célébrer le centenaire de la mort de Lapérouse.

Aux côtés du Président prennent place : l'amiral Krantz, Ministre de la Marine et des Colonies ; M. Lockroy, Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts ; M. de Barthès de Lapérouse, Commissaire de la Marine en retraite et petit-neveu de l'illustre navigateur dont on célèbre aujourd'hui le centenaire ; l'amiral Pâris, membre de l'Institut.

Sur l'estrade on remarque encore : le prince George de Leuchtemberg ; le prince héréditaire de Monaco ; le prince Roland Bonaparte ; MM. l'amiral Jaurès, sénateur ; Barbey, ancien Ministre de la Marine ; de Courcel, ancien lieutenant de vaisseau ; Cavalié, député, ancien maire d'Albi ; baron Reille, Compayré, députés ; le contre-amiral vicomte Fleuriot de Langle ; de Quatrefages, Daubrée, amiral Mouchez, Himly, Levasseur, membres de l'Institut ; D^r Hamy, président de la Commission centrale ; Meurand, Président de la Société de Géographie commerciale de Paris ; Bonvalot, Chaffanjon, explorateurs ; colonel Lambert ; Barbié du Bocage ; Larroumet, chef de cabinet du Ministre de l'Instruction publique.

Les personnes chargées de l'organisation du centenaire, MM. le comte de Bizemont, Commissaire du centenaire, Vice-Président de la Commission centrale ; le comte J. d'Estampes ; Gabriel Marcel, Bibliothécaire à la Section géographique de la Bibliothèque nationale, ainsi que les représentants des différentes Sociétés de

Géographie s'y trouvaient également. On trouvera plus loin les noms de ces représentants des Sociétés de Géographie, à qui M. de Bizemont a souhaité la bienvenue.

Le Président ouvre la séance par l'allocution suivante :

« Le 14 février 1879, la Société de Géographie de Paris, impartiale envers ceux qui servent la science, célébrait le centenaire de la mort du capitaine Cook.

» Mon éminent prédécesseur à la présidence de la Société, l'amiral de La Roncière, dans l'allocution par laquelle il terminait la séance du centenaire de Cook, s'exprimait ainsi : « ... Un nouveau devoir, un devoir patriotique, s'imposera bientôt à votre sollicitude. Vous voudrez également célébrer le centenaire de la mort d'un autre navigateur, un Français celui-là, dont la fin tragique a interrompu les entreprises, Lapérouse, qui disait, en quittant la côte de France : « Les exploits de Cook vivront d'âge en âge dans la mémoire des hommes. » Dans neuf ans, Messieurs, ce ne sera peut-être plus votre Président actuel qui aura l'honneur de vous convoquer. Les Présidents passent, la Société reste. Dans neuf ans, vous serez appelés à entendre le récit du voyage de Lapérouse, les détails si saisissants que l'on a pu recueillir sur sa fin malheureuse. »

» La Société accomplit aujourd'hui le « devoir patriotique » auquel son regretté Président de 1879 attachait tant d'importance, comme Français et comme marin.

» Elle vient rendre hommage à l'un des plus illustres parmi les navigateurs qui honorent notre marine.

» Les voyages de Lapérouse forment l'un des premiers anneaux de cette chaîne ininterrompue de circumnavigations qui, continuée par Bougainville, puis par Baudin sous le Directoire, ont, depuis la fin du siècle dernier jusque vers 1840, porté sur tous les océans le pavillon scientifique de la France.

» Nous sommes ici dans des régions sereines, où rien ne nous divise, où nos pensées, en évoquant de glorieux souvenirs, évoquent aussi de ferventes espérances. Les secousses qui troublent la vie de tous les peuples n'ont point détourné notre pays des hautes aspirations, des généreux efforts par lesquels il a conquis sa place dans l'histoire du progrès. »

LA VIE PRIVEE DE LAPÉROUSE

P A R

M. NORBERT DE BARTHÈS DE LAPÉROUSE¹

Ancien Commissaire de la Marine.

Mesdames et Messieurs,

On connaît la vie publique de Lapérouse, sa gloire, ses infortunes, le doute qui a longtemps plané sur le drame lugubre dans lequel il disparut, et qui ont fait de l'illustre navigateur un de ces types glorieux et sympathiques dont la légende reste à jamais dans les traditions des peuples.

Cependant, il manque quelque chose à cette histoire, déjà si palpitante d'intérêt, car la vie privée du célèbre marin, les mystères de son cœur, sont généralement peu connus, et pourtant ce cœur palpita du plus violent amour, et cet amour fit vibrer en lui les plus beaux sentiments de générosité, de loyauté et de tendresse.

Pour combler en partie cette lacune, on a rassemblé, à l'occasion du centenaire, quelques lettres intimes, et des notes de famille qui, malgré le cours d'un siècle, ont pu échapper à la dispersion.

Le 23 août 1741, naissait au Guô² près d'Albi, d'une famille noble et distinguée, le héros glorieux qui devait occuper le monde entier des aventures dramatiques de ses voyages, et du long mystère de sa disparition.

Son père, Victor-Joseph de Galaup, était un gentilhomme

1. Petit-neveu de Lapérouse.

2. Le Guô ou Go, situé à trois kilomètres d'Albi, était la maison de campagne de la famille de Galaup. Par suite d'héritages successifs, cette propriété appartient actuellement à un parent de la famille des de Barthès de Lapérouse.

de vieille race; sa mère, Marguerite de Rességuier, femme d'une haute raison et de sentiments exquis, transmet à son fils la délicatesse, la bonté, et cette heureuse égalité de caractère qu'engendrent la douceur et la fermeté.

Chevaleresque et loyal comme son père, Lapérouse fut bienveillant, sensible et distingué comme sa mère; et toutes ces heureuses qualités firent de lui l'un des officiers les plus éminents, l'un des chefs les plus adorés, et l'un des navigateurs les plus humains dont s'honore la marine française.

Par leurs qualités particulières et leurs grandes alliances, les de Galaup ont toujours joui dans l'Albigeois de la considération la plus élevée et la mieux acquise, sur laquelle l'héroïsme et le sort de leur dernier représentant ont fait rejaillir une éclatante notoriété.

Il est aussi à remarquer que dans cette famille, d'ailleurs très ancienne, aucun autre membre que le navigateur n'a porté le nom de Lapérouse; lui-même, pendant ses premières années, ne s'appela que de Galaup. Mais, à son entrée dans la marine, ses parents, pour lui permettre de tenir un rang convenable, lui ayant donné le domaine de Lapérouse, il ajouta ce nom au sien, et ne signa plus que de ce seul nom, qu'il orthographiait invariablement *Lapérouse*, d'un seul mot et sans *y*. Les listes officielles de la marine qui ont contenu son nom portent: le comte de Lapérouse.

Le navigateur fut marié et n'eut pas d'enfant. Il n'avait pas non plus de frère; mais il laissait deux sœurs mariées, l'une à un Dalmas, l'autre à un de Barthès, et qui eurent chacune plusieurs enfants. Quand l'espoir du retour de Lapérouse eut absolument disparu, les deux familles Dalmas et de Barthès demandèrent au gouvernement l'autorisation de joindre à leur nom celui de Lapérouse, et cette autorisation leur fut accordée par une ordonnance royale du 21 février 1815, laquelle fut rectifiée, quant à l'orthographe, par une autre ordonnance du 11 août 1839.

Il ressort en outre, de ce qui précède, que, en dehors des Dalmas et des de Barthès, toutes les personnes qui peuvent s'appeler Lapérouse sont absolument étrangères à la famille du célèbre marin¹.

Les premières années de Lapérouse s'écoulèrent au sein de sa famille, et, dès l'âge de neuf ans, il fut mis au collège des jésuites à Albi. Le directeur de cet établissement ne tarda pas à découvrir la grande intelligence, l'imagination ardente, et la fermeté de caractère de son nouvel élève; aussi ne crut-il pas devoir contrarier une vocation qui avait pris naissance dans le cercle brillant des relations de la famille du jeune de Galaup, et qui l'entraînait vers les lointaines et périlleuses aventures.

Lapérouse était né, d'ailleurs, à une époque où la marine se couvrait de gloire : les découvertes récentes, les voyages émouvants d'Anson, de Byron, de Carteret, de Wallis, de Bougainville, et surtout du capitaine Cook, avaient rempli sa jeune imagination des plus beaux rêves. Brûlant de marcher sur leurs traces, et animé, d'ailleurs, du bouillant désir de combattre sur mer l'ennemi de la France, il embrassa avec enthousiasme la carrière maritime.

En 1756, à peine âgé de quinze ans, il est nommé garde de la marine; bientôt après (1759), monté sur le *Formidable* de l'escadre du maréchal de Conflans, il est blessé et fait prisonnier.

A peine libre, et promu au grade d'enseigne (1^{er} octobre 1764), il soupire après de nouveaux combats; mais la guerre cesse; alors, au lieu de passer dans le repos le temps de paix que donna à la France le traité de 1763, il s'embarque, et pendant quatorze années, parcourant plusieurs fois le monde, il se prépare à devenir digne de la noble mission qui doit lui être un jour confiée. C'est dans ces voyages qu'il acquiert les connaissances variées et la haute expé-

1. Voir page 86.

rience qui le plaçaient déjà aux premiers rangs des officiers français, et qu'il commence, quoique jeune encore, à donner des preuves de sa valeur :

Commandant la flûte la *Seine*, il disperse, près de Bombay, une flotte marhatte composée de trois pates de 40 canons et d'une vingtaine de calvettes de 8 à 10 canons, et repousse une attaque du prince indien Chirique sur Mahé.

Le 4 avril 1777, il est promu au grade de lieutenant de vaisseau, et le 24 mai suivant, nommé chevalier de Saint-Louis, avec pension de 300 livres sur le Trésor royal, en considération de ses services dans l'Inde, et surtout de la part qu'il a prise à la défense de Mahé.

En Europe, les hostilités sont reprises; de navigateur, Lapérouse redevient guerrier. Dans l'escadre du comte d'Estaing, il commande l'*Amazone*, et, après un combat meurtrier, s'empare de la frégate anglaise l'*Ariel* (10 septembre 1779), et bientôt après du corsaire le *Tigre*. Ces brillants faits d'armes le désignent pour le grade de capitaine de vaisseau, qu'il obtient le 4 avril 1780.

Quelques mois plus tard, commandant la frégate l'*Astrée*, et de concert avec l'*Hermione*, montée par Latouche-Tréville, il soutient (21 juillet 1781) un brillant combat contre une frégate et quatre corvettes anglaises, dont deux, le *Charlestown* et le *Jack*, sont prises.

Dès lors, son courage et son mérite le désignaient pour un commandement plus important : il fut chargé d'aller détruire les établissements anglais dans la baie d'Hudson ; et, malgré les obstacles que lui opposaient les brumes et les glaces, il réduisit en cendres les forts d'York et du Prince of Walles (24 août 1782). A ce moment, il commandait le *Sceptre*, et avait sous ses ordres une division composée de l'*Engageante*, commandant de Lajaille, et de l'*Astrée*, montée par son ami de Langle, qui plus tard devait être massacré presque sous ses yeux.

Après avoir ainsi infligé à l'ennemi une perte de plus de douze millions de livres, il lui laissa un souvenir de son grand cœur, qui savait concilier l'humanité avec l'obéissance aux ordres de son gouvernement. Avant de quitter ces parages, il avait eu le soin d'y respecter un magasin dans lequel il fit placer des vivres, des armes et des munitions, assurant ainsi l'existence des Anglais réfugiés dans les bois après leur échec.

Noble et touchante générosité, bien rare, hélas ! dans les annales des guerres qui ont ensanglanté le monde !

Une pension de 800 livres, sur l'ordre de Saint-Louis, lui fut accordée à cette occasion (14 novembre 1782).

C'est au retour de cette glorieuse expédition que va se dénouer l'épisode touchant de son amour.

Dans le cours d'une longue campagne qu'il fit dans l'Indo-Chine de 1772 à 1777, Lapérouse avait plusieurs fois relâché à l'île de France ; il y avait rencontré la fille d'un fonctionnaire colonial, Louise-Éléonore Broudou, sensible et séduisante comme le sont les belles créoles de ces heureuses contrées, qui ont servi de type à la touchante Virginie.

Mlle Broudou était mieux que belle : elle était modeste et distinguée ; le cœur méridional de Lapérouse admira cette nature d'élite et s'enflamma du plus vif amour. Il fut aimé, et il promit à Éléonore qu'il n'aurait jamais d'autre femme qu'elle.

En même temps, il s'empressait d'en faire la confidence à sa sœur aînée.

A M^{me} Dalmas de Labessière, à Villefranche en Rouergue.

Ile de France, le 1^{er} août 1775¹.

« Je n'ai reçu qu'une lettre de toi, ma chère sœur, depuis

1. L'original de cette lettre est entre les mains de M^{me} M. Pesche-loche, petite-nièce du navigateur.

trois ans que je suis dans l'Inde. Je viens de faire encore un voyage sur la côte de Malabar; j'ai été attaqué par des pirates que j'ai bien rossés, et suis arrivé heureusement à l'île de France. J'ai assez bien conduit ma petite fortune, et je possède au moment où je t'écris 90 000 livres de part de prises. Tu penses bien que je ne t'ai pas oubliée et que je t'apporterai des toiles peintes de l'Inde, etc.

» Je suis un peu amoureux d'une jeune personne de cette île, et cette affaire pourrait bien se terminer par un mariage, mais rien n'est encore décidé. Je ne prévois rentrer en France qu'en 1777 avec le général, qui me comble toujours de ses hontés, et au sort duquel je suis lié pour la vie. Il a demandé la croix de Saint-Louis pour moi, je ne sais s'il l'obtiendra.

» Bien des choses à ton mari, et à tes enfants, je t'embrasse mille fois.

» LAPÉROUSE. »

A son retour de l'Inde, il fit part de son projet à sa famille, mais son père déjà malade au point de ne pouvoir signer, s'opposa à ce mariage, et lui signifiâ son refus dans une lettre¹ des plus sévères :

A M. de Lapérouse, lieutenant de vaisseau à Brest.

Albi, ce 20 octobre 1777.

« Vous me faites frémir, mon fils; quoi, vous envisagez de sang-froid les conséquences d'un mariage qui vous met dans la disgrâce du ministre, vous fait perdre la protection des amis puissants ! vous méprisez les suffrages de vos camarades; vous allez perdre, avec le fruit de vos travaux

- 1. Communiquée par M. P. Margry, qui l'avait reçue de M. de Monmerqué, membre de l'Institut.

de vingt années, la considération que vous vous étiez acquise, et qu'il semblait que vous aviez méritée par l'élévation de vos sentiments. Nous en étions flattés, mais en vous avilissant vous humiliez toute votre famille et votre parenté. Vous ne vous préparez que des remords; vous sacrifiez votre fortune et l'honneur de votre état à une beauté frivole et à de prétendus charmes qui n'existent peut-être que dans votre imagination. Peut-on se perdre ainsi de propos délibéré? Les lois de l'honneur ni de la probité ne vous obligent pas à tenir les engagements inconsidérés que vous pouvez avoir pris avec cette personne ou avec ses parents. Ignorez-vous, ou ignorent-ils que vous êtes sous ma puissance, que vous n'êtes pas libre, que tout ce que vous avez pu promettre demeure sans effet?

» Quand même vous vous proposeriez de faire un mariage convenable à votre état par la fortune et par la naissance, et au gré de la famille, serait-il à propos de l'accomplir que vous n'eussiez mis vos affaires en règle? Je vous vois depuis six mois incertain des fonds que vous avez, tantôt vous voulez acheter des terres en justice, tantôt vous voulez des contrats en constitution de rentes. Vous n'avez pas d'habitation bien certaine dans la ville. Votre maison de campagne est-elle en état pour recevoir une femme? est-ce un séjour propre pour l'hiver? irait-elle trotter les boues pour chercher une messe? aurez-vous une fortune pour lui fournir une voiture? mille considérations se présentent à ma mémoire, qui me font voir le ridicule de votre projet. Vous dites qu'il y a cinquante officiers dans le corps de la marine qui ont fait des mariages pareils à celui que vous vous proposez de faire; qu'en a-t-on pensé? se sont-ils acquis par là l'estime et la considération dans leur corps?

» En tout cas vous aviez de meilleurs modèles à suivre : M. de La Jonquière et tant d'autres ont épousé des créoles, mais ce qui pouvait manquer du côté de la naissance était

compensé par les biens de la fortune. Sans cet équilibre ils n'eussent pas eu la bassesse de les épouser.

» Pour mon père :

» DE GALAUP. »

» VICTOIRE¹. »

Ces remontrances lui causèrent un vif chagrin, ainsi qu'en témoigne la lettre ci-après adressée à sa sœur :

A M^{me} Dalmas de Labessière, à Villefranche en Rouergue.

Paris, le 3 janvier 1778.

« J'ai bien des excuses à te faire, ma chère petite sœur, d'avoir été si longtemps à t'écrire; mais j'ai eu beaucoup de chagrin depuis près de trois mois, et je ne voulais pas t'en entretenir; je suis en ce moment plus tranquille. Je compte rester l'hiver à Paris si la guerre ne se déclare pas, mais on en parle moins en ce moment. Je ne ferai de voyage en Languedoc qu'après une campagne, et je me flatte qu'elle ne sera pas de cinq ans, comme la dernière.

» Adieu, ma chère petite sœur, je t'embrasse et je t'aime de tout mon cœur.

» LAPÉROUSE. »

Cependant, ne voulant pas contrarier ses parents et surtout son père, malade, il partit et navigua encore, le cœur toujours rempli de l'image de celle qu'il aimait; et, dans le cours de cette navigation, il se couvrit de gloire sur l'*Amazon*, l'*Astrée*, le *Sceptre*, qu'il commanda successivement, ainsi qu'on l'a vu plus haut.

Malgré ces succès, son vieux père² lui tenait toujours rigueur.

Sa mère elle-même s'effraya de cette passion romanesque; elle ne connaissait pas Éléonore, et elle ne

1. Fille de M. de Galaup; qui devint plus tard M^{me} de Barthès.

2. Décédé le 29 avril 1784 à l'âge de soixante-quinze ans.

voyait dans cet amour exalté qu'une aventure dangereuse. Elle avait d'ailleurs rêvé pour son fils un mariage très brillant : la fille d'une de ses amies était celle qu'elle destinait à devenir sa fille, et jamais choix plus parfait ne fut fait par le cœur d'une mère. Mlle de Vésian était riche, noble et belle ; comme Mlle Broudou, elle était séduisante et distinguée, et, de plus qu'elle, elle avait la préférence d'une mère adorée, dont les désirs avaient toujours été pour Lapérouse des ordres sacrés.

Aussi, quels combats durent se livrer dans son cœur déchiré, que de larmes il répandit, quelle douloureuse victoire il lui fallut remporter sur lui-même, lorsque, cédant enfin à la volonté de sa famille, il écrivit à Mme et à M. de Vésian les lettres suivantes datées du *Sceptre* qu'il commandait en rade de Cadix.

A M^{me} de Vésian, à Albi en Languedoc.

« Si, depuis que j'ai l'honneur de vous connaître, madame, vous aviez pu lire dans mon cœur, vous y auriez trouvé tous les sentiments que vous pouvez désirer dans votre gendre ; c'est toujours sur votre modèle que je me suis formé l'idée de celle qui doit faire mon bonheur ; votre fille élevée par vous, formée par vos leçons, doit vous ressembler ; je ne la connais que pour l'avoir vue enfant, et je vous jure que si j'étais l'homme le plus parfait de la terre, je la préférerais à toutes les femmes ; l'idée que je me suis faite du bonheur ne peut exister qu'avec les vertus dont vous avez donné l'exemple dans votre famille.

» Né extrêmement sensible, je serais l'être le plus malheureux si je n'étais pas aimé de ma femme ; si je n'avais pas sa confiance intime comme son meilleur ami ; si son existence dans ma famille et la sienne, au milieu de ses enfants, ne la rendait pas parfaitement heureuse ; si, enfin, les plaisirs purs de la nature et de l'honnêteté n'étaient

pas les seuls qui fissent impression sur son âme ; je désire un jour vous regarder comme ma mère, et, dès aujourd'hui, comme ma meilleure amie, je vous ouvre mon cœur ; consultez votre fille ; c'est à vous de voir si nous nous convenons. Aimez-nous assez l'un et l'autre pour nous dire non, si c'est votre opinion, et permettez-moi, dès à présent, de vous regarder comme la meilleure amie que j'ai au monde. Je vous dois ma confiance intime ; aussi j'autorise ma mère à vous faire l'histoire de mes anciennes amours. Je n'avais alors que trente ans : mon cœur a toujours été un roman ; plus je sacrifiais de convenances à celle que j'aimais, plus j'étais heureux ; mais je n'ai jamais oublié le respect que je devais à mes parents et à leur volonté : c'est eux qui m'ont arrêté, et je sens aujourd'hui que c'est un de leurs plus grands bienfaits ; j'espère que, dans peu de temps, je serai libre ; si alors j'ai votre réponse, et plus encore, si je puis faire le honneur de votre fille et que mon caractère lui convienne, je vole à Albi, je vous embrasse mille fois, je ne vous distingue plus de ma mère et de mes sœurs, je suis votre enfant, votre meilleur ami, et je bénis le ciel de m'avoir ramené au seul genre de vie qui peut me rendre heureux.

» Je suis, madame, avec tous les sentiments d'attachement et de respect que je vous ai voués, votre

» LAPÉROUSE. »

» Hasardez une réponse à Cadix. »

Et à M. de Vésian :

« Ma mère ne vous a pas laissé ignorer, monsieur, le désir ardent que j'aurais d'être votre gendre ; mes titres auprès de vous sont les sentiments que je sens dans mon cœur ; j'ose croire qu'ils vous conviendraient s'ils pouvaient être aussi bien exprimés que sentis ; l'attachement le plus vrai et le plus sincère pour votre fille, le plus respectueux dévouement

pour votre famille, que je ne distinguerai plus de la mienne, une continuelle attention à ce qui pourra augmenter son bonheur, voilà, monsieur, les engagements que je prends avec vous; mais je vous avoue que ma délicatesse souffrirait de ne devoir la main de votre fille qu'au choix que vous auriez fait de moi, et à son obéissance pour la volonté de ses parents.

» Je vous supplie donc, monsieur, de ne gêner en rien l'inclination de Mlle de Vésian, et de songer que, pour que nous soyons l'un et l'autre heureux, il faut qu'il n'y ait point de répugnance à vaincre; je dois vous informer, monsieur, que si mon empressement ne m'a pas permis de différer plus longtemps à vous écrire, j'ai cependant une affaire à terminer qui ne me permet pas de disposer encore entièrement de moi : ma mère vous en fera les détails. J'espère être libre dans six semaines ou deux mois; mon bonheur sera inexprimable si j'obtiens alors votre agrément, celui de Mme de Vésian, avec la certitude de n'avoir pas contrarié les vœux de mademoiselle votre fille.

» J'ai l'honneur d'être, avec le plus respectueux attachement, monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur.

» LAPÉROUSE. »

A bord du *Sceptre*, rade de Cadix, ce 10 février 1783.

Dans ces deux lettres le beau caractère de Lapérouse se dévoile; sa haute loyauté, son affection et son respect pour ses parents se mêlent aux sentiments élevés de la plus pure délicatesse. Il croit avoir vaincu son cœur; ce douloureux sacrifice il l'a fait à sa mère adorée, à la volonté de sa famille. Il veut oublier Mlle Broudou; mais, avec sa franchise habituelle, il veut aussi que sa nouvelle famille connaisse son amour passé, et c'est sa tendre mère, qui ira dire à Mme et à M. de Vésian combien son fils sait aimer.

Sur ces entrefaites il se rend à Paris, où il est appelé par le ministre, et c'est de Paris qu'il écrit les lettres suivantes :

A M^{me} de Vésian

1^{er} mai 1783.

« Mon trop prompt départ de Cadix m'a empêché, madame, de recevoir votre réponse et celle de M. de Vésian ; mais votre billet m'a comblé de joie. Je ne perdrai pas un instant pour me rendre à Albi, où mon imagination me peint un genre de bonheur que j'ai toujours ardemment désiré. Votre fille, élevée par vous, vous ressemblera, et j'ose vous assurer qu'un homme de mon caractère, uni à une femme douce et honnête, ne s'occupera jamais que d'augmenter son bonheur et le vôtre ; je n'ose encore prononcer le nom de votre fille, ignorant si je lui conviendrai.

» Vous êtes trop bonne mère pour contraindre ses goûts et je suis trop délicat pour chercher à épouser une jeune personne malgré elle ; quant à moi tout ce que je me rappelle de Mlle de Vésian me convient infiniment ; ce qu'on me marque de son caractère, de ses goûts, de l'éducation que vous lui avez donnée, est précisément ce que j'ai toujours recherché ; mon projet est de vivre dans ma famille et dans la vôtre ; il me faut conséquemment une femme qui puisse aimer ma mère et ma sœur, comme je sens que je vous aimerai, ainsi que tous les vôtres ; vous voyez que tous ces avantages ne peuvent se trouver que dans une demoiselle de la ville, et que j'aurais été au supplice si, ayant épousé une demoiselle de Paris ou de quelqu'autre grande ville, notre bonhomie et nos manières albigeoises lui avaient paru ridicules ; je veux aimer ma femme comme un paysan, avoir en elle une si parfaite confiance, qu'elle soit chargée, avec ma mère et vous, de toutes mes affaires. Voilà mon plan : puisse-t-il s'effectuer. Toute autre manière d'exister m'est affreuse, et j'ai assez connaissance de moi-même et du monde pour savoir que je ne puis être heureux qu'en vivant ainsi.

» Je suis avec le plus respectueux attachement et sans autre compliment,

» LAPÉROUSE. »

« Les lettres que j'écris à ma mère sont communes à mon père, et celle-ci à M. de Vésian. »

A M^{me} de Vésian.

21 mai 1783.

« Je devance le moment où je vous appellerai ma chère maman ; mon cœur en éprouve déjà tous les sentiments, et le danger que vous venez de courir a déchiré mon âme, comme si ma propre mère eût été à votre place. Je vois avec douleur qu'en devenant mille fois plus heureux que je ne l'étais, je multiplie infiniment mes chagrins ; je partagerai vivement toutes vos peines, tous vos plaisirs, et si c'en est un pour vous d'être adoré du fils que vous avez adopté, je vous assure que, de tous les sentiments de mon cœur, celui réservé à la mère de Mlle de Vésian est le plus doux.

» Je suis avec respect, etc.

» LAPÉROUSE. »

Dans une autre lettre adressée à M. de Vésian, il donne l'espoir qu'il pourra quitter Paris dans le courant du mois de juin.

A M. de Vésian à Albi.

« Votre lettre, monsieur, m'aurait jeté dans les plus vives inquiétudes sans l'assurance que vous me donnez que Mme de Vésian est hors de danger. Avec quelle impatience je vais attendre les nouvelles d'Albi ! ma mère ne me laissera pas ignorer ce qui, dans ce moment, intéresse le plus mon cœur. Mon imagination, une fois troublée, se rassure difficilement. Si je n'étais retenu à Paris encore quelques semaines par les ordres supérieurs du ministre, il n'est aucune affaire personnelle qui m'y retînt une heure. De tous les sacrifices que je fais au service, celui-ci est le plus coûteux.

» Je suis fâché que ma mère vous ait parlé de la lettre

anonyme que j'ai reçue : c'est l'ouvrage de mes ennemis et non des vôtres ; car, d'après tout le bien que j'entends dire de Mlle de Vésian, je suis bien certain que je ne la vaudrai jamais ; mais je m'acquitterai envers elle par le plus inviolable attachement pour tous ses parents, et mon cœur renferme déjà tous les sentiments que je vais leur devoir. Le style de l'atroce bêtise qui m'a été adressée à Brest est celui d'une femme de chambre mal élevée. Je ferai tous mes efforts pour que ma femme et moi ne méritions jamais d'avoir des ennemis ; mais je connais trop les hommes pour ne pas être trop certain que nous en aurons.

» J'ai vu M. de Tains à Courcels ; j'en ai reçu la réponse la plus flatteuse et la plus honnête ; mais je ne me console pas d'avoir manqué à Paris l'occasion de voir son frère, qui n'y est resté qu'un seul jour. Je partirai pour Courcels la semaine prochaine. J'ai eu un cours d'affaires avec M. le marquis de Castries, qui m'a assujéti à passer cinq jours de la semaine auprès de lui ; mais j'ai lieu de croire que j'aurai bientôt fini.

» Parlez de moi à Mlle de Vésian ; s'il ne faut que l'aimer de tout mon cœur pour la rendre heureuse, je suis certain qu'elle n'aura rien à désirer.

» Je suis avec respect, etc.

» LAPÉROUSE. »

» P.-S. — Je ne saurai que dans dix ou douze jours l'époque précise où je pourrai partir de Paris : ce sera certainement dans le courant du mois prochain ; vous en serez le premier informé ; mon cœur me battra bien fort lorsque j'approcherai de votre maison. »

L'homme honnête et délicat continue à se montrer dans cette correspondance ; on y remarque cependant combien il a hâte d'en finir, comme s'il voulait se prémunir contre lui-même. Et ce n'est pas sans raison, hélas ! car La-

pérouse avait trop présumé de ses forces. Au moment de remporter la victoire la plus complète sur son cœur, il revoit Éléonore, il est touché par ses larmes, il se rappelle ses promesses, et alors il se décide à faire connaître à sa famille sa résolution inébranlable de tenir ses premiers engagements.

C'est avec la même fermeté que nous le verrons, deux ans plus tard, sacrifier ses affections les plus chères au service du Roi et de la France.

La magnifique lettre par laquelle il apprend cette résolution à sa mère est un chef-d'œuvre de sentiment et de délicatesse, et sa belle âme s'y révèle toute entière.

Lapérouse à sa mère à Albi en Languedoc.

Paris, 25 mai 1783,

« Mme de Vésian l'avait prévu, ma chère mère : elle connaissait mieux mon cœur que moi-même.... J'ai vu Éléonore.... Je n'ai pu résister aux remords dont j'étais dévoré. Mon excessif attachement pour vous me faisait violer tout ce qu'il y a de plus sacré parmi les hommes : j'oubliais mes serments, les vœux de mon cœur, les cris de ma conscience.

» J'étais à Paris depuis vingt jours ; fidèle aux promesses que je vous avais faites, je n'avais point été la voir... Je reçois une lettre baignée de larmes... Nul reproche ; mais le sentiment profond de la douleur y était exprimé... Le voile se déchire à l'instant... Ma situation me fait horreur... Je vois tous mes crimes... Je ne suis plus à mes yeux qu'un parjure, indigne de Mlle de Vésian, à laquelle j'apporterais un cœur dévoré de remords et usé par une passion que rien ne peut éteindre,... indigne de Mlle Broudou, que j'ai eu la faiblesse de vouloir délaisser ; mon excuse, ma chère mère, est dans le désir extrême que j'ai toujours eu de vous plaire : c'est pour vous seule et pour mon père que j'ai voulu me marier. Désirant vivre avec

vous, je vous ai prié de me chercher une femme avec laquelle vous puissiez compatir. Le choix de Mlle de Vésian m'avait comblé, parce que sa mère est la femme de la ville pour laquelle j'ai le plus véritable attachement, et le ciel m'est témoin aujourd'hui que j'aurais préféré sa fille au parti le plus brillant de l'univers. Il n'y a pas quatre jours que je lui ai écrit à ce sujet : comment concilier ma lettre avec ma situation présente ? J'étouffais mes remords ; je croyais être sûr de moi ; je violais les lois divines et humaines ; la vertu, l'innocence, la douceur étaient sacrifiées au système de dévouement que je m'étais fait pour toutes vos volontés ; mais, ma chère mère, ce motif, si pur en lui-même, serait une faiblesse si j'allais plus avant. J'ai été un imprudent de contracter un engagement sans votre consentement : je serais un monstre si je violais mes serments et portais à Mlle de Vésian un cœur flétri et une conscience déchirée de remords. Je ne doute pas, ma chère mère, que vous ne sentiez ma situation, et que vous ne frémissiez peut-être de l'abîme où j'ai pensé tomber. Je ne puis être qu'à Eléonore. J'espère que vous y donnerez votre consentement ; ma fortune suffira à nos besoins et nous vivrons également avec vous ; mais je ne viendrai à Albi que lorsque Mlle de Vésian sera mariée, et que je serai assuré qu'un autre, mille fois plus digne d'elle que moi, lui aura juré un attachement plus pur que celui qu'il était en mon pouvoir de lui offrir.

» Je n'écris point à Mme ni à M. de Vésian. Joignez à vos bontés celle de vous charger de cette affreuse et pénible commission.

» LAPÉROUSE. »

Mais, il restait à Lapérouse un devoir à remplir auprès d'une famille qu'il honorait, dont il allait devenir le fils, et qu'il venait peut-être d'offenser. Sa fiancée va épouser le baron de Sénégas, et il s'empresse d'offrir ses excuses et ses compliments à M. de Vésian.

A M. de Vésian à Albi¹.

« J'ai voulu, monsieur, me faire précéder chez vous par une lettre qui vous fasse bien connaître toute ma sensibilité et ma vive reconnaissance de vos bons procédés. Vous avez droit de me taxer de légèreté : je devais mieux, à mon âge, connaître l'état de mon cœur ; mais le ciel m'est témoin qu'en vous trompant j'étais moi-même dans l'erreur, et que si j'avais été libre avec cent mille écus de rentes, je les aurais offerts à Mlle de Vésian. N'ayant jamais eu l'honneur de la voir, mes sentiments ne pouvaient avoir pour objet que le désir extrême de vous appartenir, ainsi qu'à Mme de Vésian, et il me sera impossible de vous exprimer combien les affections que je vous aurais dues étaient chères à mon cœur. Je serais au désespoir et malheureux à jamais, si mon étourderie avait mis obstacle au bonheur de mademoiselle votre fille ; mais vous avez heureusement à vous applaudir de ma légèreté ; inférieur à M. de Sénégas² à tous égards, je n'aurais pu l'égaliser que dans mon extrême attachement pour vous et pour les vôtres.

» J'ai l'honneur d'être, etc.

» LAPÉROUSE. »

Ayant ainsi recouvré toute sa liberté, Lapérouse épousa Eléonore³, qu'il conduisit à Albi quelque temps après. La famille de Lapérouse tint à honneur de consacrer cette union par une pompeuse cérémonie religieuse, à laquelle s'associa la population entière de la ville.

Cependant le mariage avait été contracté à l'insu du ministre ; il fallait faire l'aveu de cette infraction aux règle-

1. Les originaux de ces sept lettres sont entre les mains de M. de Barthès de Lapérouse, commissaire de la Marine en retraite.

2. M. de Sénégas épousa Mlle de Vésian le 5 août 1783.

3. Née à Nantes le 15 mai 1755, fille de M. Abraham Broudou, chef du bureau des armements et classes à l'Île de France, et de dame Françoise Cailliard, son épouse. Le mariage eut lieu à Paris le 17 juin 1783.

ments. Lapérouse s'en excuse avec la rare franchise qui le caractérise.

A M. le maréchal de Castries, Ministre de la Marine.

« Monseigneur,

» Les bontés extrêmes dont vous m'avez honoré exigent de moi un aveu que je fais à M. le maréchal de Castries et non au ministre du roi; je suis marié et j'ai conduit ma femme de Paris en Languedoc. Mon histoire est un roman que je vous supplie d'avoir la bonté de lire. Madame la princesse de Bouillon en est instruite, peut-être vous en a-t-elle déjà parlé.

» Il y a huit ans que je devins éperdument amoureux à l'Île de France d'une demoiselle extrêmement jolie et aimable; je voulus l'épouser; elle n'avait point de fortune; le chevalier de Ternay¹ s'y opposa. Mes parents lui avaient donné toute leur autorité sur moi par un acte en forme. Il joignit leur pouvoir à celui dont il était lui-même revêtu, et fut inébranlable, me disant que l'amour passait, et qu'on ne se consolait pas d'être pauvre lorsqu'on était marié.

» Nous partîmes peu après de l'Île de France, j'étais toujours aussi amoureux, je dis à la demoiselle de passer en France et que je l'épouserais. Sa mère était précisément à Nantes et son père, qui désirait beaucoup que je fusse son gendre, fit partir sa fille pour l'Europe sur un vaisseau qui mit à la voile quinze jours après le mien. Dans la traversée cette jeune personne fut très incommodée, et, pour comble de malheur, en débarquant à Lorient, elle tomba à la mer, d'où a résulté une maladie qui a duré trois ans. Cependant les raisons du chevalier de Ternay, celles de mes parents qui voyaient une grande possibilité de me faire faire un grand mariage avaient fort diminué mon amour.

1. Le chevalier de Ternay commandait la station de l'Île de France et de Bourbon, dont la *Seine*, commandée par Lapérouse, faisait partie.

La guerre se déclara, j'écrivis que j'étais décidé à la faire avec une assiduité telle qu'il était impossible que j'eusse le temps de me marier; on me répondit avec douceur qu'on attendrait la paix. La demoiselle resta au couvent à Paris, mon amour s'éteignit. Je fis demander ma parole, j'offris jusqu'à quatre-vingt mille livres, ce qui était immense relativement à ma fortune; mais je pouvais épouser en Languedoc ou une demoiselle ayant vingt mille livres de rentes, ou une autre jeune personne de grande maison dont les rapports étaient infiniment flatteurs et pouvaient devenir fort utiles à ma fortune. Je fis encore des démarches pour obtenir ma liberté; j'appris alors que la demoiselle était en pleurs depuis la conclusion de la paix et qu'elle allait se faire religieuse. Je fus la voir, je n'y tins pas; aucun reproche, une douleur qui est contre moi l'arme la plus victorieuse. Je me rappelai que j'avais trente ans lorsque j'avais promis et la demoiselle quinze; je sentis qu'il était d'un devoir rigoureux pour moi de tenir des engagements sacrés, contractés dans l'âge où la légèreté ne peut être excusée. La demoiselle était extrêmement honnête, vertueuse et douce; elle n'avait employé aucun moyen violent; l'ambition seule avait étouffé des sentiments qui étaient cependant restés au fond de mon cœur, quoique moins vifs qu'autrefois. Je rompis alors des engagements que mes parents avaient pris pour un mariage au delà de toutes mes espérances, et je lui dis que j'avais à peu près douze mille livres de rente, que si elle voulait vivre dans nos terres avec mes parents, ne s'occuper de moi que lorsque je serais présent, et me laisser suivre les goûts que j'avais pour le service, songer surtout qu'il était possible que je fusse séparé d'elle pendant cinq ou six ans, qu'à ces conditions, j'allais l'épouser, sans bruit, sans en faire part à personne, et la conduire tout de suite en Languedoc. Mes propositions furent acceptées; la demoiselle était au couvent de Saint-Antoine; je me mariai à la paroisse Sainte-Mar-

guerite sans autres témoins que ceux qui étaient nécessaires à la formalité. Je l'ai conduite à Albi, où j'ai été reçu d'une manière aussi jolie que si j'avais gagné des batailles. J'ai remis ma femme à ma vieille mère. Je suis très décidé à ne jamais penser que, quoique je ne fusse plus amoureux, je lui ai sacrifié les avantages les plus flatteurs, parce que j'ai cru que c'était d'un devoir rigoureux, et qu'elle n'a employé d'autres armes que les pleurs avec une grande honnêteté ; mais je suis convenu avec elle de chercher dans le service des compensations, et je suis prêt, monseigneur, à faire le tour du monde pendant dix ans si vous l'ordonnez. Je vous donne ma parole d'honneur, monseigneur, que voilà l'aveu vrai de ma conduite et de mes sentiments, soyez mon juge. Je n'aurais pas cru être digne de votre estime en me conduisant autrement, et je supplie monseigneur le maréchal de Castries de m'excuser auprès du ministre de la marine auquel je n'ai pas demandé la permission de me marier.

» Si vous ne répondez pas une demi-ligne à cette lettre, je serai dans les plus vives inquiétudes. Je serai à Paris lorsque vos ordres m'y appelleront.

» LAPÉROUSE. »

Albi, le 12 août 1783.

Le maréchal de Castries, qui avait une grande estime pour Lapérouse, lui répondit aussitôt :

« Je conçois parfaitement, monsieur, tous les mouvements différents que vous avez éprouvés, ainsi que le sentiment qui vous a déterminé ; puisque les engagements que vous avez pris ne doivent pas vous distraire du service, vous pouvez compter sur l'agrément du Roi.

» Si la demoiselle que vous avez prise pour votre femme a des sentiments honnêtes et qu'elle justifie la préférence que vous lui accordez, vous avez fait un bon mariage ; les convenances les plus réelles doivent se trouver dans nos senti-

ments et je serai toujours plus disposé à ce genre de rapprochement qu'à celui que l'intérêt autorise dans nos mœurs.

» Jouissez du plaisir de rendre quelqu'un heureux, et des marques honorables et distinguées que vous avez reçues de vos concitoyens ; vous les avez méritées, et comme ancien habitant d'Albi, je m'y joins de tout mon cœur.

» J'ai, etc.

» MARÉCHAL DE CASTRIES. »

Versailles, le 25 août 1783¹.

Ce bonheur tant souhaité eut une bien courte durée, car pendant les deux années que Lapérouse passa en France après son mariage, il fut souvent absent de l'Albigeois, ainsi que le prouve sa correspondance, datée tantôt de Lorient, 9 novembre 1783, tantôt de Paris 1784, février, avril, juin 1785.

Cependant, étant à Paris, où il attendait les ordres du ministre, Lapérouse adressa à sa femme les lettres ci-après qui montrent qu'au moment de son départ, il était toujours aussi épris d'Éléonore.

Paris, le 8 février 1785.

MA^me de Lapérouse à Albi en Languedoc.

« Je suis toujours dans la même incertitude, ma chère amie, sur mon sort à venir ; rien ne se décide. M. de Castries me comble d'amitiés et de caresses, mais il ne termine rien, et je consomme loin de ce que j'aime mon temps et mon argent. En vérité, mon plus cruel ennemi ne m'a jamais tant fait de mal.

» M. de Cossigny repart pour Gaillac jeudi ; je veux le

¹. Les originaux de ces deux lettres sont conservés aux archives du Ministère de la Marine.

charger d'une robe pour mon Eléonore; je crains bien **que** ce soit un hasard si elle va parfaitement à ta taille, mais **tu** sauras la raccommoder, et auras une idée de la mode.

» Adieu, mon Eléonore, ma tendre amie, je t'aime et je t'adore de toute mon âme. » LAPÉROUSE. »

» Paris, le 8 avril 1785.

» Encore une fois, ma chère amie, ne me fais point de nouvelles observations sur ma campagne, car tu me mettrais au désespoir, et tout est décidé.

» Je prends avec moi ton frère; je lui fais obtenir un brevet de lieutenant de frégate; je le surveillerai pendant deux ou trois ans, et s'il est bon sujet, le voilà dans le chemin d'un état honnête.

» Adieu, mon ange, je t'adore de toute mon âme.

» LAPÉROUSE. »

Une autre lettre¹, intéressante par son texte, et parce que c'est une des dernières que Lapérouse ait écrites avant de quitter la France, mérite aussi d'être connue.

Elle est adressée à Mme de Saint-Géry, femme de M. de Rey, marquis de Saint-Gery, conseiller au parlement de Toulouse.

« Votre amitié, madame, est essentielle à mon bonheur; je le croyais à Albi, et j'osais, dans mes châteaux en Espagne, passer tous les ans deux mois chez vous avec ma femme. Je me flattais de vous recevoir chez moi; mon amour-propre allait jusqu'à l'espoir de vous rendre le séjour d'une aussi petite ville supportable.

» Combien ma situation est différente aujourd'hui! Je pars pour faire le tour du monde.

1. Communiquée par M. J. Rolland, membre de l'Académie des Jeux floraux à Toulouse. L'original de cette lettre est entre les mains de l'héritier de la famille de Saint-Géry, M. Edward O'Byrne au château de Saint-Géry (Tarn).

» Si les sacrifices du cœur pouvaient être compensés par d'autres avantages, je n'aurais rien à désirer. Mais un grade de plus, quelque célébrité même, tout cela n'est rien pour le bonheur.

» Je pars avec des principes que vous m'auriez inspirés si nous avions eu le temps de nous entretenir ensemble de ce voyage. Je ferai tous mes efforts pour que les habitants des îles que nous pourrions rencontrer, n'aient jamais à se repentir de nous avoir reçus. Votre ami (car j'ose prendre ce titre) ne sera pas vraisemblablement un grand homme, mais il sera bon, modéré, et vous n'aurez en lisant sa relation aucune injustice à excuser.

» Vous recevrez par le même courrier une médaille qui marque l'époque de mon départ; je ne sais si à mon retour, j'aurai mérité qu'il en soit frappé une moins modeste. Je crains, en vérité, que ce voyage ne soit beaucoup au-dessous de l'opinion qu'on en a conçue.

» Ménagez votre santé; elle est si nécessaire à votre famille et à vos amis ! Si vous avez la bonté de m'adresser encore une lettre à Brest, j'en conserverai la plus vive reconnaissance.

» Je suis, Madame, avec les sentiments que je vous ai voués pour ma vie, et sans autre compliment, votre

» LAPÉROUSE. »

» Mille choses, je vous prie, aux demoiselles de Puyol; leur neveu est un excellent sujet dont la bonne conduite a rendu très faciles les demandes que j'ai faites pour lui.

» Permettez que Mesdames de St-Géry, trouvent ici les assurances de mon inviolable attachement. »

Paris, le 11 juin 1785.

Mais l'heure de la vraie gloire de Lapérouse allait sonner; son mérite, son courage, l'élévation de son caractère l'avaient désigné à Louis XVI comme le chef digne de commander

l'expédition qu'il méditait. La France voulait avoir, comme l'Angleterre, ses découvertes, et Lapérouse, brillant successeur de Bougainville, était l'officier français que le Roi avait choisi pour remplir cette mission difficile.

Lapérouse se rendit à Brest où l'on armait les deux bâtiments placés sous son commandement.

Jamais expédition ne fut aussi bien préparée, aussi intelligemment dirigée ; les officiers les plus distingués et les savants les plus illustres briguaient l'honneur d'en faire partie.

Ce fut le 1^{er} août 1785 que Lapérouse, promu au grade de brigadier des armées navales (10 juillet 1785), arbora son pavillon sur la *Boussole*, et, suivi par l'*Astrolabe*, montée par son fidèle ami de Langle, il partit aux applaudissements de toute la France.

De Brest au Kamtchatka, sa navigation est une marche triomphale. A Madère, à la Trinité, à Sainte-Catherine, à la Conception, il est accueilli avec admiration, et salué par les vœux les plus ardents. Il laisse partout un souvenir ineffaçable de son beau caractère et de l'urbanité française.

Il entre bientôt après dans la mer du Sud, si peu connue encore, et si fertile en naufrages ; et un de ses premiers actes est d'y découvrir un havre auquel il s'empresse de donner le nom de « Port des Français ». Ce n'est pas le nom d'un prince, d'un protecteur, d'un ami, qu'il donne à cette première découverte, c'est le nom de la patrie...

Mais, hélas ! que sa joie est de courte durée ! Deux de ses officiers les plus distingués, les deux frères de Laborde, que n'avaient pu séparer les dangers d'une lointaine navigation, périssent sous ses yeux avec les vingt et un matelots qui montaient les canots envoyés pour sonder une passe.

Bientôt, par une navigation rapide et brillante, l'expédition touche à Monterey. Le journal de Lapérouse est rempli de détails sur cette première partie de son voyage ; tout est étudié, médité, résolu, et on retrouve à chaque page son esprit élevé et son cœur philanthropique.

En quittant Monterey, Lapérouse traverse l'océan Pacifique, passe au milieu des îles Mariannes, touche à Macao, et arrive à Manille dont il donne une description savante et utile.

Il entre enfin dans cette mer du Japon, si obscure encore ; et dans une course hardie, il rectifie des erreurs et fait des découvertes. N'écoulant plus alors que son cœur, il donne à ces nouvelles terres les noms de ceux qu'il aime, c'est la baie de Langle, celle de Castries, celle de Ternay, etc.

Dans cette navigation difficile, où il est en contact avec des parages et des peuples nouveaux, il est assailli, pillé, trahi par des insulaires féroces ; jamais il n'emploie la force pour repousser ces sauvages agressions. Il déploie, au contraire, la plus infatigable patience pour faire comprendre à ces hordes cruelles qu'il est l'envoyé pacifique d'un peuple humain et civilisateur, et non un conquérant avide et sanguinaire.

Après bien des fatigues, bien des dangers, après avoir encore découvert un détroit qui porte son nom, il arrive (7 septembre 1787) à ce Kamtchatka nébuleux et solitaire où il est reçu comme un frère¹ par les autorités russes qui le connaissaient et l'admiraient déjà. C'est là que, pour la première fois depuis deux ans qu'il était parti de France, il reçoit des nouvelles de la patrie ; là aussi, qu'en ouvrant respectueusement le pli de son souverain, il trouve sa nomination au grade de chef d'escadre, et les récompenses qu'il avait demandées pour ses officiers et ses équipages. C'est avec reconnaissance qu'il reçoit, sous ces climats lointains, ces témoignages de satisfaction qu'il avait si bien mérités.

Lapérouse s'arrache aux charmes qu'il a trouvés sur cette terre amie, et continue, dans des parages à peine connus, sa périlleuse navigation. Hélas ! cette navigation qui devait être si courte et si fatale, commence sous de funestes auspices : en abordant l'île Tutuila, de Langle, le comman-

1. D'après une communication faite à la Société de Géographie par M. le vice-amiral Likhatchof, un monument a été élevé par les Russes de Petropawlosk à la mémoire de Lapérouse.

dant de l'*Astrolabe*, Lamanon, le savant illustre, et dix autres marins sont horriblement massacrés. Lapérouse est l'ami de de Langle, il est le chef de ceux qui viennent de périr, et ce lugubre événement lui fait répandre des larmes amères.

Il repart, et si son ardeur, si son courage sont les mêmes, son âme est attristée, son journal s'assombrit : il subit peut-être l'influence mystérieuse d'un affreux pressentiment.

Il traverse rapidement les îles d'Oyolava, de Pola, des Cocos, des Traîtres, des Navigateurs, des Amis, et après plus de trente mois d'une navigation des plus pénibles, n'ayant plus ni chaloupes ni canots, il arrive enfin à Botany-Bay (26 janvier 1788).

Dans la relation de l'illustre navigateur heureusement rapportée en France par M. de Lesseps, l'oncle de votre honoré Président, on retrouve, à côté du chef éminent, l'homme bon et humain que ses aimables lettres nous ont fait connaître.

Après s'être complètement ravitaillé, il appareille de nouveau le 15 mars 1788, il y a de cela un siècle, pour accomplir la seconde partie des instructions qu'il avait reçues.

A partir de ce jour, commence le long mystère qui, pendant tant d'années, a plané sur le sort de l'illustre navigateur et de ses compagnons ; et, quarante ans seulement après ce drame, quelques débris informes, quelques épaves, indiquèrent l'écueil obscur sur lequel avait péri celui qui est la gloire de l'Aibigeois.

Quelques années après ce douloureux événement, Mme de Lapérouse se retira dans sa propre famille à Nantes, où elle était encore en 1793, et se rendit plus tard à Paris, où l'absence de tout nouvel événement mit le comble à ses vives inquiétudes.

Quand son malheur fut certain, elle ferma son cœur au monde ; toute entière au souvenir de celui qui l'avait tant aimée, elle couvrit pour toujours son séduisant visage d'un voile de deuil, et succombant aux alternatives d'espérance

et de douleur que lui avait causées le sort de son époux, elle s'éteignit dans la solitude la plus profonde¹.

Interprète des sentiments de gratitude de tous les membres de la famille de Lapérouse, je remercie la Société de Géographie, et particulièrement son illustre et honorable président, et MM. les membres du comité d'organisation, de l'honneur qu'ils ont rendu à la mémoire de leur ancêtre en célébrant le centenaire de sa mort.

Je dois aussi un hommage de reconnaissance au regretté et éminent amiral baron de La Roncière-Le Noury, qui a eu la première pensée de cette solennité, dont la famille conservera un éternel souvenir.

1. Elle est décédée le 3 avril 1807 et a été inhumée dans une propriété particulière de Louvecienne, près Paris, où l'on voyait encore son tombeau il y a quelques années.

LE VOYAGE DE LAPÉROUSE

Par M. G. DE COURCEL

Ancien lieutenant de vaisseau.

Mesdames et Messieurs,

Aujourd'hui des milliers de navires sillonnent les océans en tous sens, guidés par des cartes marines où les moindres détails des mers sont figurés avec une précision admirable ; des paquebots rapides, prolongeant les voies ferrées à travers l'étendue des eaux, relient entre elles, avec une régularité mathématique, les villes florissantes qui s'élèvent sur des rivages naguère inexplorés. Déjà une moitié du globe est, pour ainsi dire, resserrée par la jonction de la Méditerranée avec la mer Rouge ; et le moment approche où un bienfait semblable, et non moins immense, s'étendra sur l'autre hémisphère, grâce au génie persévérant de l'illustre président de notre Société, dont la main puissante sépare les continents pour les mieux unir.

En contemplant ce spectacle merveilleux de l'activité humaine, il faut un véritable effort d'esprit pour se représenter qu'il y a cent ans à peine, les océans étaient déserts et absolument inconnus dans les trois quarts de leur développement.

Aussi combien devons-nous admirer ces navigateurs intrépides, ces bienfaiteurs de l'humanité, qui, au milieu des plus grands périls, ont sacrifié leur existence pour éclairer ces ténèbres.

Lapérouse fut un de ces grands hommes, et son nom mérite de passer avec honneur à la postérité la plus reculée.

Cook, dans ses trois voyages autour du monde, avait déjà porté la lumière sur une grande partie du globe, lorsqu'une fin déplorable vint éteindre le flambeau que l'immortel navigateur anglais promenait d'une main si hardie à travers les mers.

Ce fut l'honneur du gouvernement français de reprendre, pour la compléter, l'œuvre restée inachevée de Cook : son choix, dans ce dessein, se porta sur le comte de Lapérouse, capitaine de vaisseau, dont les hautes qualités s'étaient déployées dans la guerre d'Amérique.

Deux frégates, qui reçurent les noms caractéristiques de la *Boussole* et l'*Astrolabe*, furent armées avec le plus grand soin dans le port de Brest. Lapérouse s'embarqua sur la *Boussole*; l'*Astrolabe* eut pour commandant le vicomte de Langle, capitaine de vaisseau, un des plus savants officiers de la marine ; les états-majors, choisis par Lapérouse, étaient composés d'officiers tous distingués par leur mérite ; enfin plusieurs savants et artistes s'adjoignirent à l'expédition. Le roi Louis XVI, passionné pour la géographie, rédigea lui-même, en grande partie, le plan de la campagne ainsi que les instructions à suivre ; les diverses corporations savantes du royaume dressèrent des mémoires sur les différentes branches des connaissances qu'il y avait particulièrement lieu d'approfondir.

La *Boussole* et l'*Astrolabe* quittèrent la rade de Brest le 1^{er} août 1785. Des vents constamment favorables leur firent atteindre, le 13 août, l'île de Madère. Après trois jours de relâche, les frégates remirent à la voile et mouillèrent, le 19 août, à Ténériffe, où l'expédition embarqua une ample provision de vin, tandis que plusieurs officiers et savants visitaient le pic fameux de cette île hospitalière.

Parties de Ténériffe le 30 août, les frégates coupèrent l'équateur le 29 septembre, et furent, le 16 octobre au matin, en vue des trois flots de Martin Vaz ; puis, le soir, dans le voisinage de l'île de la Trinité. Le lendemain, au jour, on aperçut le pavillon portugais flottant sur un fortin entouré de quelques maisons de bois ; Lapérouse, ayant envoyé un officier à terre, apprit que le gouverneur de Rio Janeiro avait fait prendre possession de la Trinité depuis une année environ.

Les frégates dirigèrent ensuite leur route vers l'île de

Sainte-Catherine, afin de s'y procurer de l'eau et du bois. Chemin faisant, Lapérouse chercha vainement l'île de l'Ascension, dont la position était alors tout à fait douteuse ; après avoir ainsi parcouru une centaine de lieues vers l'ouest, il abandonna cette recherche et mit le cap directement sur Sainte-Catherine. Les frégates essuyèrent alors un orage très violent : elles étaient comme au milieu d'un cercle de feu ; d'incessants éclairs illuminaient tout le tour de l'horizon, tandis que les feux Saint-Elme dansaient au sommet des mâts. Le temps ne cessa d'être mauvais à l'approche de Sainte-Catherine, où les bâtiments mouillèrent le 6 novembre entre l'île et le continent.

Depuis quatre-vingt-seize jours l'expédition était partie de France ; malgré cette longue navigation, la santé des équipages demeurait excellente, grâce à l'abondance et à la bonne qualité des vivres. Lapérouse raconte qu'il avait soin d'entretenir la gaieté des hommes en les faisant danser tous les soirs.

L'arrivée de deux frégates françaises à Sainte-Catherine jeta tout d'abord une grande alarme dans le pays ; mais bientôt, lorsque l'on eut communiqué avec les autorités locales, toute défiance s'évanouit, et nos navigateurs rencontrèrent les plus grandes facilités pour s'approvisionner selon leurs besoins.

L'expédition remit sous voiles le 19 novembre, par un très beau temps ; quelques jours après, une violente tempête assaillit les frégates et la mer devint furieuse. « Je vis avec plaisir, dit alors Lapérouse, que si nos bâtiments marchaient mal, ils se comportaient très bien dans les mauvais temps et qu'ils pouvaient résister aux grosses mers que nous avions à parcourir. »

Jusque vers la fin de décembre, et au milieu de coups de vent incessants, Lapérouse chercha vainement l'île Grande.

« Enfin, dit-il, le mois de janvier 1786 fut à peu près aussi beau que le mois de juillet en Europe. » Quelques jours de

calme et de très belle mer permirent aux officiers de faire des parties de chasse en canot et de tuer quantité d'oiseaux autour des navires, ce qui procura aux équipages une abondante nourriture fraîche.

Le 21 janvier, on reconnut la côte de Patagonie; les frégates franchirent le détroit de Lemaire en prolongeant à une demie-lieue de distance la Terre de Feu; les sauvages habitants de ces contrées allumèrent de grands feux, selon leurs usages, pour engager les navires à mouiller. Nombre de baleines sans défiance jouaient autour des bâtiments.

Le 8 février, le cap Horn fut doublé sans difficulté, et Lapérouse put s'assurer de la non-existence de la prétendue Terre de Drake. Remontant alors vers le nord, il mouilla le 23 février à la Conception, dont les habitants lui firent le plus gracieux accueil.

Le 17 mars, Lapérouse remit à la voile, dirigeant sa route sur l'île de Pâques où il aborda le 9 avril, dans la baie de Cook. Après avoir examiné les curieux monuments de cette île, et avoir constaté l'extrême propension de ses misérables habitants pour le vol, il quitta, après un seul jour de relâche, cette terre isolée au milieu de l'océan, et se dirigea vers l'archipel des Sandwich en suivant une route à peu près parallèle à celle de Cook en 1777, mais portée d'environ huit cents lieues plus à l'est, à travers une mer tout à fait inconnue.

Le 29 mai, les frégates mouillèrent dans une baie de l'île de Mowee.

En toutes occasions, Lapérouse a rendu hommage au génie de Cook; mais il convient particulièrement de citer ici l'éloge qu'il lui a consacré dans son journal de bord :

« Plein d'admiration et de respect pour la mémoire de ce grand homme, écrit Lapérouse, il sera toujours à mes yeux le premier des navigateurs; et celui qui a déterminé la position précise de ces îles, qui en a exploré les côtes, qui a fait connaître les mœurs, les usages, la religion des habitants, et qui a payé de son sang toutes les lumières que nous

avons aujourd'hui sur ces peuples, celui-là, dis-je, est le Christophe Colomb de cette contrée, de la côte d'Alaska et de presque toutes les îles de la mer du Sud.

» Le hasard fait découvrir des îles aux plus ignorants ; mais il n'appartient qu'aux grands hommes comme lui de ne rien laisser à désirer sur les pays qu'ils ont vus. Les marins, les philosophes, les physiciens, chacun trouve dans ses voyages ce qui fait l'objet de son occupation ; tous les hommes peut-être, du moins tous les navigateurs, doivent un tribut d'éloges à sa mémoire ; comment m'y refuser au moment d'aborder le groupe d'îles où il a fini si malheureusement sa carrière ? »

Ces lignes éloquentes honorent le noble caractère du grand et infortuné navigateur français.

Après un jour de relâche aux îles Sandwich, Lapérouse, pressé par la saison, se dirigea droit vers la côte nord-ouest d'Amérique, afin de reconnaître la partie comprise entre le mont Saint-Élie et Monterey qui n'avait été qu'aperçue par Cook.

Le 23 juin on fut en vue du mont Saint-Élie, à partir duquel se prolongeait vers le sud une chaîne de hautes montagnes couvertes de neige, dominant une terre stérile et sans arbres. De ce point, Lapérouse suivit exactement la côte du nord au sud, jusqu'à Monterey, où il arriva le 15 septembre. Cette période d'environ trois mois, consacrée à la reconnaissance de cette partie inconnue de l'Amérique, est une des plus pénibles de son voyage ; poursuivie avec la persévérance la plus opiniâtre au milieu des plus grandes difficultés, augmentées encore par des brumes presque continuelles, cette phase de son expédition montre toute la persévérance et toute la sagacité de son génie.

Après avoir reconnu la baie de Monti, l'embouchure de la rivière de Behring et le mont Beauteemps, Lapérouse aperçut une très belle baie où la mer était parfaitement calme, derrière une chaussée de roches ; cette chaussée laissait entre

elle et le continent une entrée assez large. Ayant envoyé des canots la reconnaître, il se décida à y pénétrer avec ses frégates ; elles donnaient dans la passe avec une brise favorable, lorsqu'une brusque saute de vent les mit en grand danger, au milieu des roches ; heureusement le courant leur fit franchir ce passage périlleux.

La *Boussole* et l'*Astrolabe* trouvèrent dans cette belle baie toute facilité pour s'approvisionner de bois et d'eau, et y firent des pêches abondantes.

Mais ce port si commode allait être le théâtre d'une catastrophe affreuse. Après avoir relevé le plan de la baie, il ne restait plus qu'à y marquer quelques sondes ; trois embarcations furent disposées à cet effet ; Lapérouse leur donna les instructions les plus précises pour se tenir à l'abri des brisants de la passe ; mais, entraînées par la force des courants, deux d'entre elles furent englouties avec six officiers et quinze hommes, et la troisième n'échappa qu'à grand'peine.

Lapérouse fit dresser un cénotaphe à la mémoire de ces malheureuses victimes sur un îlot situé au milieu de la baie, à laquelle il donna le nom de Port des Français.

Quittant alors ces lieux désolés, Lapérouse reconnut successivement Cross Sund, point à partir duquel, aux hautes montagnes couvertes de neige, succédèrent des terres élevées garnies d'arbres jusqu'à leur sommet ; puis les divers détails de la côte jusqu'à la baie de Monterey, où il jeta l'ancre le 15 septembre.

Après avoir pris à Monterey quelques jours d'un repos bien nécessaire, l'expédition mit à la voile le 24 septembre, à la destination de Macao, ayant ainsi à traverser tout l'océan de l'est à l'ouest.

Le 4 novembre, on découvrit un rocher aride, auquel Lapérouse donna le nom d'Ile Necker ; le lendemain, les frégates faillirent se perdre au milieu de la nuit, sur un écueil presque à fleur d'eau, qui reçut le nom de Basse des frégates françaises.

Le 14 décembre on eut connaissance des îles Mariannes, et le 28, des îles Bashees; enfin le 3 janvier 1787, l'expédition mouilla en rade de Macao, où elle eut la satisfaction de rencontrer, après dix-huit mois d'absence de France, des compatriotes sur une flûte française qui s'y trouvait en relâche.

Macao ne lui offrant pas les ressources dont il avait besoin, Lapérouse se rendit à Manille, où il arriva le 28 février.

Les autorités espagnoles mirent avec empressement tous les moyens de l'arsenal à la disposition des frégates, qui purent s'y réparer dans les meilleures conditions possibles, tandis que les équipages se remettaient de leurs longues fatigues.

Le 9 avril 1787, l'expédition reprit la mer dans le but de reconnaître les îles du Japon et les côtes de Tartarie. Cette seconde période du voyage de Lapérouse est en quelque sorte le glorieux pendant de celle où il explora la côte nord-ouest de l'Amérique, et les difficultés qu'il eut à y surmonter n'y furent pas moins grandes.

Le 21 avril, Lapérouse reconnut l'île de Formose, puis, passant à l'est de cette île et se dirigeant vers le nord, il entra dans la mer du Japon par le détroit de Corée, en longeant une partie de la côte sud-est de cette contrée.

Le 27 mai, on découvrit une île qui fut appelée Dagelet, du nom du savant astronome embarqué sur la *Boussole*. Le 6 juin, les frégates furent en vue du cap Noto dans l'île de Nippon; traversant alors la mer du Japon, elles atterrirent le 11 juin sur la côte de Tartarie, que Cook n'avait pu visiter.

Lapérouse, rangeant dès lors la côte de la Tartarie chinoise et pénétrant dans le canal qui la sépare de l'île de Segalien, découvrit successivement la baie de Ternay où une pêche abondante vint rafraîchir les équipages, la baie de Suffren, la baie de Castries et la baie de Langle dans l'île de Segalien et détermina la position de plusieurs autres points remarquables.

Il se proposait de débouquer par le nord de la Manche de

Tartarie, mais il en reconnut l'impossibilité à cause du peu de profondeur des eaux. Redescendant alors vers le Sud, il découvrit, entre la pointe méridionale de Segalien et l'île de Jesso, le détroit auquel est justement resté son nom, le détroit de Lapérouse ; puis traversant par le canal de la Boussole le chapelet d'îles qui prolonge l'archipel du Japon jusqu'au Kamtschatka, il parvint, le 7 septembre, au mouillage de la baie d'Avatscha. Dans cette relâche, Lapérouse fut de la part des Russes l'objet des prévenances les plus amicales.

De ce mouillage, Lapérouse envoya en Europe, à travers la Sibérie, M. de Lesseps, avec ses dépêches ; et c'est ainsi que l'oncle du célèbre président actuel de la Société de Géographie échappa au sort funeste qui était réservé à Lapérouse et à ses compagnons.

A Avatscha, les membres de l'expédition reçurent enfin, pour la première fois depuis leur départ de France, des nouvelles de leurs familles, et Lapérouse trouva dans son courrier sa nomination au grade de chef d'escadre.

Lapérouse reprit la mer le 29 septembre ; il se proposait de reconnaître et de relever les îles Kouriles, mais la violence des vents d'Ouest le força d'abandonner ce projet ; il fit alors route vers le Sud à la recherche d'une grande île prétendue découverte par les Espagnols en 1620, mais ayant reconnu que cette île n'existait pas, il se dirigea vers l'hémisphère sud, coupa, le 5 novembre, la route qu'il avait suivie de Monterey à Macao, traversa l'équateur pour la troisième fois le 21 novembre, et mouilla le 9 décembre sous l'île Maouna¹, dans l'archipel des Navigateurs découvert par Bougainville.

Dans cette relâche, une deuxième et terrible catastrophe attendait nos infortunés explorateurs.

1. Le vrai nom de cette île est Tutuila. Maouna était un nom de chef que Lapérouse prit pour celui de l'île.

M. de Langle, ayant reconnu une baie qui lui paraissait favorable pour s'approvisionner d'eau et de bois, s'y rendit avec quatre embarcations bien armées. Entouré bientôt par une nuée d'indigènes féroces, il ne tarda pas à y être massacré, ainsi que le naturaliste Lamanon et dix hommes; les autres personnes, toutes plus ou moins grièvement blessées, regagnèrent avec les plus grandes difficultés les frégates qui étaient fort éloignées du lieu de cette scène de carnage.

A la nouvelle de ce massacre, la fureur des équipages fut à son comble; les matelots, sautant sur les canons, demandaient à grands cris qu'on détruisît, par représailles, les pirogues qui entouraient les frégates, auxquelles elles apportaient paisiblement des vivres. Mais Lapérouse, faisant taire son juste ressentiment, et ne voulant pas punir des innocents pour leurs compatriotes coupables, sut contenir ses équipages; ses moyens d'action étaient d'ailleurs insuffisants pour tenter avec succès une expédition dans l'île. Il se hâta donc de s'éloigner de ces rivages funestes.

Après avoir reconnu les îles des Amis, puis l'île Norfolk, les frégates mouillèrent le 26 janvier 1788 à Botany-Bay au milieu d'une escadre anglaise arrivée dans ces parages pour y fonder une colonie qui est devenue aujourd'hui un grand et florissant État.

C'est de Botany-Bay que parvint en France la dernière lettre de Lapérouse en date du 7 février 1788; il y annonçait au Ministre de la Marine son intention de remonter aux îles des Amis et de visiter la partie méridionale de la Nouvelle-Calédonie, la Louisiade, de chercher un nouveau canal entre la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Hollande, enfin d'arriver en décembre à l'île de France.

Mais, hélas! Lapérouse ni aucun de ses compagnons ne devaient revoir la France.

Nous allons maintenant entendre l'amiral Paris exposer, avec une autorité toute particulière, comment on a retrouvé les restes de l'expédition de Lapérouse.

COMMENT ON A RETROUVÉ
LES
RESTES DE L'EXPÉDITION DE LAPÉROUSE
A VANIKORO

Par M. le vice-amiral PARIS
Membre de l'Institut

Mesdames et Messieurs,

C'est comme dernier survivant de la célèbre expédition qui, sous les ordres de Dumont d'Urville, retrouva les tristes débris de l'un des navires de Lapérouse que je suis appelé à prendre la parole devant vous.

Avant de raconter comment se fit cette intéressante découverte qui, après quarante ans d'incertitudes, fixa la France et le monde savant sur le sort de l'illustre navigateur français, permettez-moi de vous présenter le navire que nous montions et les hommes d'élite qui servaient sous les ordres de Dumont d'Urville.

L'*Astrolabe*, décorée du nom de corvette, était un navire qui, sous le nom de gabarre-écurie, avait été destiné, sous Napoléon I^{er}, à transporter des chevaux. Nommée d'abord *Coquille*, elle avait été défoncée par la foudre sur la rade de Naples et s'était jetée à la côte : puis elle avait fait un voyage de découvertes autour du monde sous les ordres de M. Duperrey, dont M. d'Urville était le second. Enfin, comme les expéditions portent le nom de leur navire, on changea le sien pour sa nouvelle campagne d'exploration. C'était un petit navire de 31^m,50, bien assorti aux voyages dangereux, en ce qu'il se comportait bien à la mer, ne tirait pas trop d'eau et avait la chance de pouvoir sauver son

équipage dans ses chaloupes, en cas de naufrage. Il était un de nos premiers navires pourvus de caisses à eau en tôle, ce qui contribua beaucoup à la santé de l'équipage jusqu'à Vanikoro. Mise à l'eau en 1811, l'*Astrolabe* a existé jusqu'en 1846, après avoir éprouvé plusieurs refontes. Sa membrure pleine et calfatée en dehors et en dedans lui a évité de couler et a permis de continuer après cinq échouages. Plus tard elle éprouva les étreintes dans les glaces, près du pôle sud, et elle resta à sec dans le détroit de Torrès. Peu de navires ont vécu aussi longtemps et ont éprouvé de pareilles aventures.

Mais, s'il est naturel de se souvenir du navire sur lequel on a parcouru des mers alors inconnues, il l'est plus encore de se rappeler de ceux qui l'ont dirigé. Ainsi le commandant avait été second de la *Coquille* pendant la campagne autour du monde du commandant Duperrey. Antérieurement, il avait été embarqué avec M. Gauthier, et il se trouvait à Milo lors de la découverte de la *Vénus*. Il fit un rapport qui décida l'ambassadeur, M. de Rivière, à en ordonner l'acquisition immédiate. Il était très lettré, et il publia un livre de botanique sur la flore du Levant. Trois de nos officiers avaient navigué longtemps avec ce M. Gauthier, dit l'*Horloge*, qui, par une hauteur de la polaire fit passer le détroit de Gibraltar, pendant la nuit, à l'escadre de l'amiral Lallemand poursuivie par l'ennemi. Il avait ensuite travaillé cinq ans à faire des cartes dans la Méditerranée et la première de la mer Noire. Ses observations étaient d'une exactitude remarquable. Notre lieutenant, depuis l'amiral Jacquinet, avait passé des années avec lui, et il était l'observateur habile qui, chargé des montres, avait fixé les positions géographiques des terres reconnues. M. Gressien avait été cinq ans avec M. Gauthier, M. Lottin, presque autant. Celui-ci est resté pour moi spécialement un objet de respect, tant il était bon marin et modeste : il a depuis passé un ou deux hivers au cap Nord pour y faire des observations. Il a été retraité

capitaine de frégate. Venait ensuite M. Gilbert, le seul nouveau dans la partie, mais qui, très marin, fut bientôt au fait; puis Faraguet, qui venait de sortir de l'École polytechnique. Je lui dois de la reconnaissance, parce qu'il me fit revoir le cours et m'apprit la géométrie descriptive, qui m'a été si utile. Sur le retour, il resta professeur de mathématiques spéciales à Maurice et y fonda une très bonne pension. Enfin moi, qui conserve un respect et surtout une profonde reconnaissance pour ces officiers, auxquels j'ai dû mon instruction. Le père d'Urville m'avait pris pour avoir une chambre d'officier de moins, à cause de la présence du naturaliste et du dessinateur, et pour faire cependant un quart d'officier de plus, avec un aspirant auquel il manquait peu de mois pour devenir enseigne de vaisseau.

Le docteur était Gaimard, le vrai voyageur, aussi audacieux que le commandant; le second chirurgien était Lesson, frère de celui qui avait été naturaliste de la *Coquille*. Enfin M. Quoy, qui avait déjà fait le voyage de l'*Uranie* avec Gaimard et qui était l'observateur naturel le plus zélé et le plus soigneux, dont les collections surprirent par leur abondance et leurs perfections. Il en était venu à bien dessiner l'anatomie. Quant au dessinateur, M. Sainson, il avait le talent assorti aux voyages par l'exactitude de son crayon et surtout la ressemblance parfaite des portraits des naturels.

Dans l'équipage il faut citer le maître Colinet, auquel un quart fut confié; Canac, depuis capitaine au long cours, et surtout le matelot infirmier Berr qui rendirent de grands services. Celui-ci était bon à tout, à faire la tisane comme à empailler ou préparer les objets d'histoire naturelle : mais le gros de l'équipage était assez médiocre; il n'en fut pas moins dévoué.

Partie le 25 avril 1826 de Toulon, l'*Astrolabe* avait exploré la Nouvelle-Zélande, Tongatabou, les Viti, alors inconnues, la Nouvelle-Bretagne et la Nouvelle-Guinée, lorsqu'après une relâche à Amboine, elle vint faire des vivres à Hobart-

Town en décembre 1827. Elle y apprit les nouvelles découvertes du capitaine Dillon, parti depuis quelques semaines après des démêlés avec un docteur embarqué à son bord. Les autorités et le public d'Hobart-Town croyaient très peu aux dires du capitaine Dillon et l'on peut assurer qu'alors M. d'Urville fut bien hardi de modifier radicalement le plan de sa campagne et d'affronter les chances de n'avoir rien vu ni trouvé. Cependant le commandant se décida et on acheta deux ancrs à jet et une petite chaîne qui manquaient depuis près d'un an. Avant le départ on apprit d'abord que Dillon renonçait à son voyage et se plaignait de tout. Après avoir expédié les cartes, les dessins et les principaux travaux de notre expédition pour les assurer contre leur perte, on sut au dernier moment que Dillon était retourné à la baie des îles de la Nouvelle-Zélande, après avoir visité Vanikoro et y avoir recueilli de nombreux objets. On ne pouvait encore croire à la réalité de ces faits.

On partit donc d'Hobart-Town le 3 janvier 1828, en conservant le docteur Gaimard encore très malade et laissant à terre le Tasmanien Harry dégoûté de la navigation, mais en embarquant deux Anglais, ce qui portait l'équipage à soixantedix hommes tout compris. La traversée n'eut rien de remarquable et, arrivés en vue de Tukopia le 9 février, nous y trouvâmes le Prussien Bushart, que Dillon avait laissé à Tukopia, ainsi qu'un lascar. On sut que Dillon avait eu beaucoup de peine à trouver un mouillage, que le dernier Français était mort un an avant et que l'équipage de Dillon avait beaucoup souffert de la fièvre, malgré le peu de durée de son séjour. Bushart consentait à embarquer, si on le laissait emmener sa femme, qui était une Nouvelle-Zélandaise, et nous prîmes trois déserteurs anglais fixés depuis neuf ans à Tukopia, qu'ils quittaient, parce qu'il n'y avait aucune viande, les naturels ayant tué les cochons, qui nuisaient à leurs petites plantations. Nous apprîmes que Dillon avait failli avoir son navire enlevé à Tongatabou, où nous avions déjà couru les

mêmes chances, qu'il y avait vu nos deux déserteurs de l'époque où les naturels nous avaient enlevé notre canot et qu'il avait acheté le fusil et la gibecière de M. de Dudemaine, qui avait été quelque temps prisonnier des gens de Tongatabou¹. On montra une lettre de Dillon, donnée au lascar Joe, qui avait vendu à Dillon la poignée d'épée qui figure au musée. Ce lascar était allé à Vanikoro il y avait quelques années, alors qu'il y avait encore deux blancs âgés, mais il ne les avait pas vus. Joe était tatoué comme les Polynésiens et, de même que tous les autres, il disait qu'à Vanikoro la terre tue et que nous y succomberions tous. Bushart vint à bord avec sa femme, qui ne voulait point partir et fit des cris de joie lorsqu'il se décida à rester. Il y avait de nombreux naturels à bord, le navire allait en dérive; il en resta cinq, qui voulaient se jeter à l'eau, mais finirent par prendre leur parti de rester. On partit de Tukopia sur le dire que tous les Papalanguis avaient quitté Vanikoro et qu'il y avait eu une rixe dans laquelle quatre Arikis et quinze naturels avaient été tués.

Le 12 février on aperçut les montagnes de Vanikoro et on passa les journées suivantes à rôder sur les eaux inconnues des environs de cette île. On envoya des canots pour tâcher de trouver un mouillage, ce qui fut très pénible à cause des grains violents, qui se succédaient et compromettaient leur retour. Ce ne fut que le 15, en revenant tard à bord, que M. Lottin put annoncer qu'il avait trouvé un assez mauvais mouillage.

La pluie et les grains générèrent beaucoup de nouvelles explorations, et ce ne fut que le 22, dix jours après avoir vu Vanikoro, qu'il fut possible d'amarrer l'*Astrolabe* dans un espace très rétréci, entre trois récifs éloignés seulement de quatre-vingt brasses, et ces récifs étaient des murailles sous-marines verticales de 30 à 40 pieds de hauteur au-dessus

1. Il s'agit ici d'un passage antérieur de l'*Astrolabe* à Tongatabou.

du fond de la mer. On se mit aussitôt à faire des recherches, et le grand canot, bien armé, partit le 23 avec M. Gressien, Gaimard et un Anglais, nommé Hambilton, amené de Tukopia. Il était de retour le 24 dans la nuit, après avoir fait le tour de l'île et n'avoir eu que des renseignements vagues, tels que le départ des Européens sur des planches. Presque partout les naturels s'enfuyaient. Au village de Païou, on vit un certificat de Dillon arrivé le 13 septembre, parti le 7 octobre; il y était mentionné qu'on avait trouvé cinq canons de bronze, un mortier de cuivre et qu'au village de Vanou il y avait les crânes de deux Français enterrés près des cases. Le 26, le grand canot repartit avec le second du navire, M. Jacquinet; le dessinateur Sainson et le docteur Gaimard, qui avait tant insisté auprès du commandant pour être laissé au village de Païou qu'il l'avait obtenu, et l'Anglais Hambilton voulut bien l'accompagner. Le but de M. Gaimard était d'avoir les deux crânes d'Européens et des pièces de monnaie. Je fus alors chargé de sonder la baie de Tevai.

Le 27 le grand canot était arrivé devant Vanou; les naturels avaient avoué avoir vu des crânes de Maras¹, mais ils dirent les avoir jetés à la mer. Heureusement un morceau de drap rouge décida l'un d'eux à conduire au lieu du naufrage, qu'on aurait cherché en vain, tant la vue est bornée, pour chercher au fond de la mer, lorsque l'œil n'est qu'à cinq ou six pieds au dessus de l'eau et surtout lorsque celle-ci est dépolie par les gouttes de pluie. Le sauvage arrêta le canot dans une coupée du brisant et fit signe de regarder. On vit en effet des ancres, des canons et de nombreuses plaques de plomb.

Suivant ce qu'on sut des naufrages, c'était le navire dont l'équipage s'était réfugié à Païou et s'était sauvé sur un petit navire. Les indigènes faisaient des signes pour mon-

1. Nom que les indigènes donnent aux Européens.

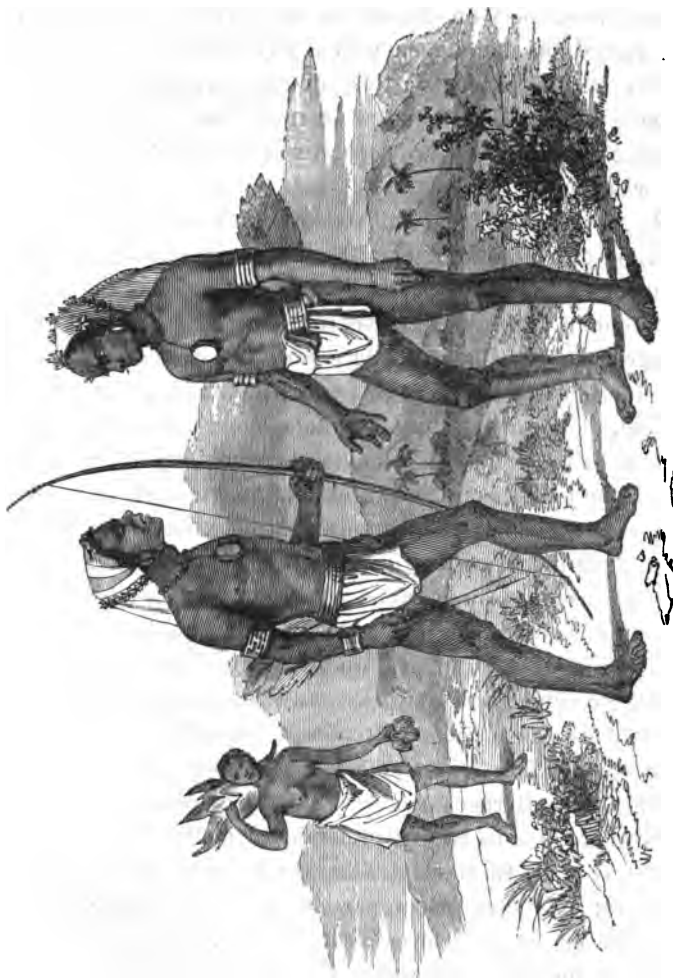


Fig. 1. — Types d'indigènes de Vanikoro.

trer qu'on avait scié, percé, frappé, puis ils soufflaient vers l'ouest en y dirigeant leur main. Ils dirent aussi que l'autre navire avait péri en dehors du récif, sur la partie est. M. Jacquinot chercha en vain à lever une ancre, puis il laissa M. Gaimard, déjà très souffrant, et Hambilton au village de Nama, et il rentra de nuit à bord, après avoir touché plusieurs fois sur les coraux et avoir fait une station pour retrouver le lieu.

Le mouillage de Tevai était si mauvais qu'on voyait presque constamment la mer briser à 70 ou 80 brasses et que le navire pouvait s'y perdre; on avait donc sondé la baie intérieure et reconnu la passe pour y entrer : elle était si étroite et si obstruée de trois pâtés de corail, que des courants s'y produisaient. Un passage à la voile, ou avec les avirons de galère, était impossible. On se toua donc avec des ancres et il en fallut jusqu'à trois à la fois pour maintenir le navire. Dans une journée on leva ou mouilla quinze ancres grosses ou petites, par de grands fonds avec deux ou trois grelins et une petite mer creuse, qui entraînait dans la baie. Le 2 mars, après trois jours, on parvint à passer, après avoir manœuvré vingt-deux ancres dans la journée. C'était miracle de n'avoir pas touché sur les récifs, ou perdu une ancre. Il fallut encore changer de mouillage avec les avirons de galère et les embarcations, et l'on se trouva au fond d'un cratère, avec une chaleur étouffée et entretenue humide par les pluies abondantes, alternées avec les chaleurs d'un soleil vertical. Le 3 mars, à trois heures et demie du matin, la chaloupe partit avec M. Guilbert et Sainson; je m'y trouvais également : elle était accompagnée de la baleinière, avec M. Gressien chargé de lever la carte de l'île. On emporta plus de deux jours de vivres et des objets d'échange pour les naturels. Le commandant obtint de nouveaux renseignements d'un bon indigène, nommé Moembé : il apprit que les sauvages, qui se dirigèrent vers le navire échoué, furent reçus à coups de fusil, que vingt naturels et trois

Arikis furent tués, mais qu'ensuite les Maras furent tués à coups de flèche, quand ils voulurent descendre à terre.

Deux hommes vécurent trois lunes à Païou ; l'atoua des Papalanguis envoya une maladie, qui tua beaucoup de naturels ; ceux-ci ne virent plus de navire jusqu'à l'arrivée de Dillon, qu'ils nommaient Pita, de Peter, comme dans les autres îles. Le 5 mars, à cinq heures et demie du matin, la chaloupe revint, après avoir craqué sous les efforts faits pour arracher l'ancre. Elle avait repris Gaimard avec une fièvre violente et des furoncles ; il lui fallut rester au milieu des palans et des débris de corail, que l'on cassait pour y trouver les objets qu'ils recouvraient. La chaloupe rapportait une ancre de 1,800 livres et avait laissé une ancre de bossoir arrachée. L'ancre était très oxydée et couverte d'une couche de corail. Le canon en fonte avait été très difficile à arracher, son métal décomposé cédait sous le marteau. On avait trouvé aussi un pierrier en bronze et une espingole. L'un portait sur un tourillon le numéro 542 et le poids 144 ; l'autre, numéro 286 et 94 de poids. On recueillit un saumon et une grande plaque de plomb, ainsi que des morceaux de porcelaine et un débris de bouilloire. La chaloupe laissa au fond de l'eau cinq ancres, deux pierriers et des canons couverts de corail. C'est ce que j'ai cherché à reproduire fidèlement par le petit plan en relief présenté à la Société de Géographie (fig. 2).

Notre brave docteur n'avait rien appris et il est étonnant qu'il ait pu résister à ses souffrances chez les naturels qui le menaçaient de leurs flèches, puis dans le fond d'une chaloupe en travail, encombrée de saletés et inondée de temps en temps par la pluie. Ce fut alors que, pour la seconde fois dans toute la campagne, le commandant nous consulta sur la certitude du lieu du naufrage de Lapérouse. L'avis unanime fut qu'il n'y avait plus de doute et que les numéros des canons indiqueraient en France l'identité du navire. Le commandant dit alors qu'il voulait élever, avec nos res-

sources, un monument à la mémoire de nos malheureux compatriotes. Quoi que ce fût un prolongement de séjour et par suite de fièvre, on s'y prêta avec joie et, ne pouvant l'élever près du lieu du sinistre, à cause de la distance et des vagues, on se décida pour le groupe de mangliers de l'île Manevai, en ayant soin de n'y mettre ni clous, ni fer, pour ne pas tenter les naturels. Le commandant eut de nouveaux entretiens avec les chefs et on put établir que l'un des navires fut d'abord englouti devant Temoua. Les uns dirent que les Maras avaient péri, et un nommé Valiko montrait un garçon de douze ans pour faire savoir qu'il avait alors cet âge. Un d'eux raconta qu'il s'était échappé une trentaine d'hommes du premier navire, lesquels se réunirent à quarante ou cinquante du second, construisirent un petit navire des débris du grand, dont le corps dura longtemps, et qu'ils partirent au bout de sept lunes. Cette version moins cachottière et conforme à plusieurs autres est la plus probable, et elle concorde à peu près avec celle du capitaine Dillon, qui ne nous fut connue qu'au retour en France, et par conséquent bien après le départ de tous les rapports sur Vanikoro. Ils avaient vu passer trois navires, sans doute Carteret, puis d'Entrecasteaux qui découvrit leur île et lui donna le nom de son navire la *Recherche*, mais ne s'en approcha pas suffisamment pour reconnaître les traces du naufrage. Les articles européens vus par Dillon entre les mains des naturels des îles voisines de Santa-Cruz, découvertes par Mendana, pouvaient provenir d'une ancienne colonie espagnole.

Une fois dans le port de Manevai, il fallait trouver une issue, car les difficultés pour y entrer et la constance des vents d'est rendaient impossible un retour sur nos pas. Le 2 mars M. Gressien reconnut dans l'est et sous la pluie une passe praticable, mais encombrée de coraux et il ne les avait pas tous vus. Le 9 au matin, les cinq Tukopiens nous firent leurs adieux ; ils n'avaient qu'une petite pirogue à balancier pour parcourir quarante lieues, quelques cocos et du taro.

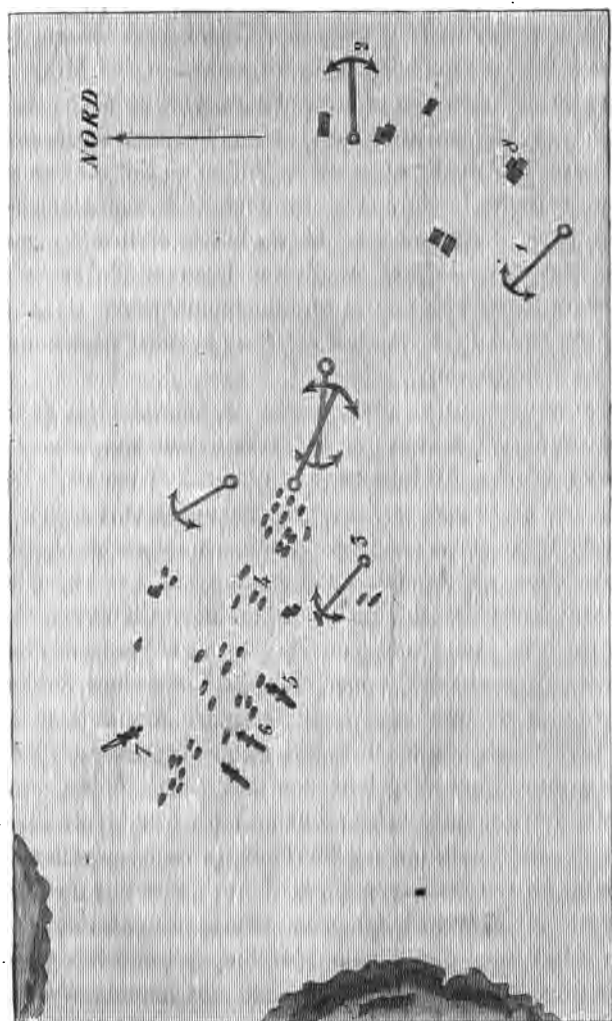


Fig. 2. — Plan des débris de l'*Astrolabe*, découverts au fond de la mer devant Païou.

L'un d'eux avait déjà la fièvre, quoiqu'ils n'eussent jamais séjourné à terre, et ils faisaient signe qu'ils mourraient tous s'ils restaient. Malgré le temps sombre et les grains, ils étaient pressés de partir de peur des vents d'est. On leur donna des haches et du biscuit. Le 10 on travailla au mausolée. M. Quoy crut en vain obtenir des crânes d'Européens, et M. Gressien chercha toujours une passe sous la pluie. Les naturels disaient que Dillon était sorti par le nord, où l'on n'avait encore vu que des brisants. Ils devenaient insolents et demandaient des dons pour le monument. Le 14, M. Lottin était allé placer sur le massif en bois et en pierres la pyramide en bois sur laquelle on cloua une plaque de plomb portant : *A la mémoire de La Pérouse et de ses compagnons*, l'Astrolabe, 14 mars 1828 (fig. 4).

Le commandant et plusieurs hommes avaient la fièvre depuis quelques jours et ce fut le lieutenant qui, avec dix hommes valides, fut inaugurer le monument par trois décharges de mousqueterie, pendant que la corvette faisait une salve de vingt et un coups de canon bruyamment répétés par les échos, qui quarante ans avant avaient entendu les cris de détresse de nos compatriotes. Le bruit effraya les naturels qui s'enfuirent, et ensuite deux Arikis, dont Moembe, osèrent venir à bord et on profita de leur frayeur pour tâcher de leur faire respecter notre monument; on leur donna aussi des herminettes et du drap rouge. Le 15 nous avions vingt-cinq hommes tout à fait alités, sans compter les officiers, et il fallut en faire lever pour déraiper la grosse ancre, mais la marée força de la mouiller de nouveau. M. Gressien rentra à six heures et demie du soir; malgré la pluie, il avait découvert une petite passe dans le nord; c'était sans doute celle de Dillon. Les naturels devenaient plus insolents, ils montraient nos malades à ceux avec lesquels nous les avions vus en guerre. Nous avions alors quarante hommes malades et à minuit une rafale fut très inquiétante à cause de la proximité d'un des récifs. Le

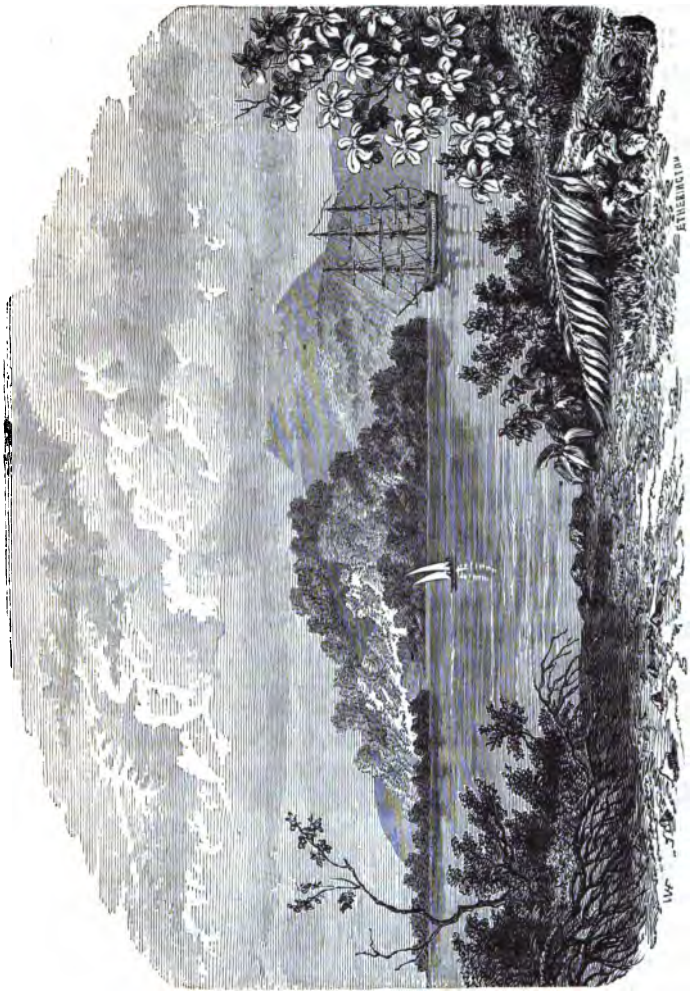


Fig. 3. — Vue de l'îlot de Maneva (groupe de Vanikoro).

17 on travailla à lever les ancres et, lorsque le commandant dit aux naturels de s'embarquer, ils le regardèrent d'un air fier et résistèrent jusqu'à ce qu'on leur eût montré la salle d'armes; comme de coutume ils avaient leurs flèches, qu'ils ne quittent jamais. Enfin les malades se levèrent pour virer au cabestan, une ancre à jet fut élongée, et, profitant d'un moment de brise, l'*Astrolabe* déploya ses voiles à 11 h. 15 minutes; mais, dans la passe, un grain vint borner la vue à une centaine de mètres. Heureusement M. Gressien pilota bien et on franchit la passe pendant qu'on voyait derrière de nombreuses pirogues sortir de dessous les mangliers, pour nous suivre et reproduire ce qui avait eu lieu quarante ans avant, si nous nous étions échoués.

Une fois en dehors du dernier brisant, on éprouva une sorte de soulagement; mais aussi on apprécia mieux l'état de l'équipage : de tout l'état-major il ne restait valides pour le moment que MM. Gressien et Guilbert. Il fallait l'énergie du père d'Urville pour ne pas rester dans son lit; jamais il ne remit le commandement de son navire. Des trois docteurs, le savant et modeste M. Quoy restait seul. On donna un quart à commander à notre bon maître d'équipage Colinet. Le matelot Berr, désigné comme infirmier, suffit à tout : il était le faiseur de tisane, le préparateur des naturalistes, mettait dans l'esprit-de-vin, empaillait, soignait les bêtes vivantes.

Une fois dehors, notre brave lieutenant devint très malade aussi. On se mit à faire le service le jour où l'on n'avait pas la fièvre et on disait que ce n'était plus le lieutenant qui faisait les rôles de manœuvre, mais bien le docteur qui restait debout. Cet état empêcha d'aller dans des îles voisines chercher des renseignements sur le sort du petit navire qui avait quitté l'île. Aller guérir les malades à Sydney et continuer les explorations fut reconnu impossible; on n'avait plus assez de bras pour faire de la toile et s'élever au vent. Le commandant se décida donc à laisser arriver pour gagner

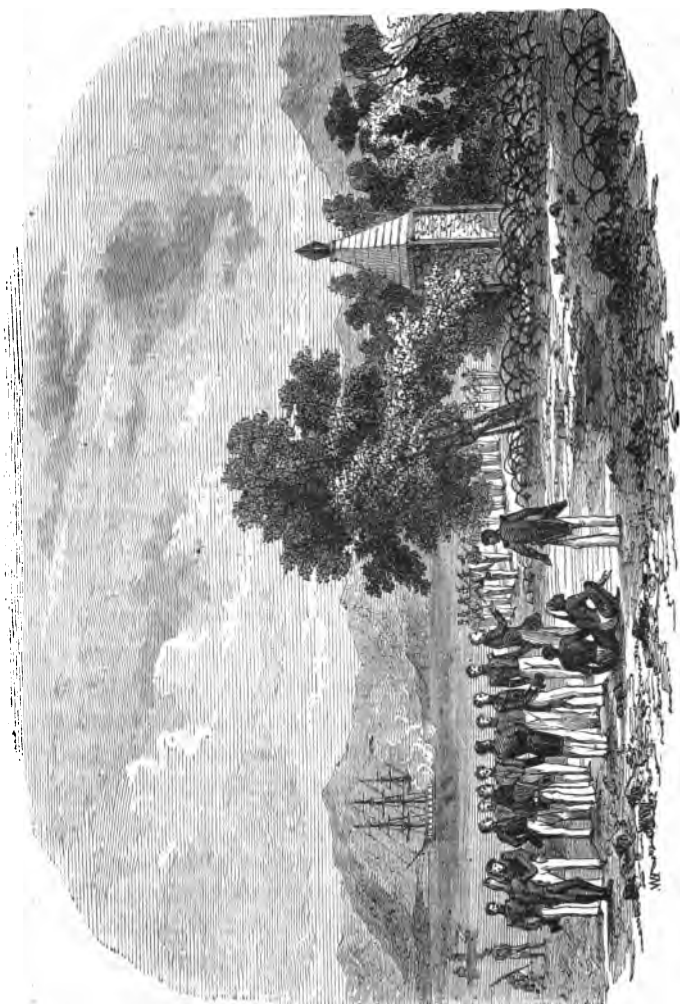


Fig. 4. — Inauguration du monument élevé par Dumont d'Urville.

Guam, où l'on savait devoir trouver un pays salubre, mais pas de ressources européennes. En route on traversa pendant deux jours une mer couverte de pierres ponce, mais sans avoir vu aucune terre pendant le jour, ni touché sur aucun récif pendant la nuit. Cependant on utilisa le trajet en faisant le lever sous voiles des archipels et des îles rencontrées sur la route. La dysenterie nous éprouva plus encore que la fièvre et une cause secondaire aggrava le mal : impossible de persuader aux matelots que la diète était nécessaire. On trouva du lard cru et du biscuit dans le hamac d'un homme mort la veille. Aussi, quand on arriva dans les Moluques, fut-on obligé de mouiller à Cayeli de Bourrou avant d'atteindre Amboine, où l'on nous fit la réception la plus amicale. Mais le gouverneur, M. Mercus, ayant promis une paire de babiroussas¹, encore inconnus en Europe, le commandant se décida à aller mouiller à Manado, dans l'île Célèbes, où le gouverneur fit faire une excursion au lac Toudano et procura surtout les babiroussas et une quantité considérable d'objets d'histoire naturelle. Cela ne guérissait, ni n'empirait, il est vrai, les maladies, et c'était un sacrifice au succès de l'expédition. L'*Astrolabe* toucha ensuite à Batavia, mouilla dans le détroit de la Sonde et arriva le 29 septembre à Port-Louis, pour envoyer aussitôt les malades à l'hôpital de la Grande-Rivière, où ils n'éprouvèrent pas une amélioration en rapport avec la salubrité du lieu et les soins qu'ils y trouvèrent. Nous rencontrâmes à l'île de France, la corvette la *Bayonnaise*, commandée par M. Le Goarant de Tromelin, que l'ignorance de ce que devenait l'*Astrolabe* avait fait détacher de la station de la mer du Sud, pour qu'un navire français visitât les lieux dont Dillon avait donné des renseignements. La *Bayonnaise* trouva notre petit monument intact et ne mouilla pas à Vanikoro, ce qui lui évita les maladies éprouvées par Dillon et l'*Astrolabe*. Enfin

1. Mammifère pachyderme, appelé aussi vulgairement cochon-cerf.

l'Astrolabe partit de l'île de France le 12 novembre avec des santés très délabrées, surtout celles du commandant et du docteur, et elle effectua son retour en touchant à Bourbon, au Cap, à Sainte-Hélène et à l'Ascension, pour mouiller d'abord à Marseille, puis à Toulon le 25 mars et y désarmer aussitôt. Sur trois ans d'absence elle avait eu plus de vingt-six mois sous voiles, et, sauf le séjour à l'île de France, peu de jours avaient été passés dans des pays civilisés. Elle devait repartir avec son commandant et son second, pour aller courir de nouvelles chances dans les glaces et rester quelque temps à sec dans le détroit de Torrès, avec sa conserve la *Zélée*.

Après ces communications le président termine la séance par l'allocution suivante :

« Nous venons de vivre quelques instants dans un passé dont un siècle nous sépare. Nous avons revu cette figure de Lapérouse qu'a rendue légendaire un drame lointain et mystérieux.

» M. de Barthès de Lapérouse nous a montré l'illustre navigateur dans sa vie privée ; il nous a fait connaître l'homme.

» Un marin, M. de Courcel, a suivi, jusqu'au moment où il s'efface dans l'inconnu, le sillage de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*.

» Enfin, un doyen des officiers généraux de notre marine, mon savant ami et confrère de l'Institut, le vice-amiral Paris, avec sa vivacité toute juvénile, nous a retracé les recherches accomplies par la première expédition de Dumont d'Urville pour retrouver les restes de Lapérouse et de ses équipages.

» Vous savez qu'à quelques années en arrière de nous, des épaves nouvelles du désastre dont Vanikoro fut le théâtre, ont été recueillies par M. Bénier, officier de marine, sur l'ordre du contre-amiral Pallu de la Barrière, alors gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.

» Par une coïncidence vraiment remarquable, cette année même, M. Bénier retrouvait les restes du second de Lapérouse, du commandant de Langle.

» Plus heureux que son chef, de Langle reposera donc sur la terre de France, où ses dépouilles, actuellement en route, seront accueillies avec les honneurs militaires.

» La Société de Géographie voudra, ici même, exprimer le vœu qu'elles reçoivent aussi les honneurs d'une sépulture nationale.

» C'est un hommage bien dû aux héros de ce voyage sans retour qui ont succombé en accomplissant noblement leur devoir envers notre science, envers notre pays.

» Je ne terminerai pas sans remercier tous ceux qui ont bien voulu prêter à la Société de Géographie leur concours pour l'accomplissement d'un acte de pieuse commémoration pour de grands souvenirs légués par la vieille France à la France nouvelle. »

Avant que la clôture de la séance soit prononcée, M. le comte de Bizemont donne la liste des diverses Sociétés géographiques de Paris et de la province qui se sont fait représenter à cette solennité : la Société de Géographie commerciale de Paris, par M. Meurand, son Président ; la Société de Topographie de France, par M. L. Drapeyron ; le Club Alpin français, par M. Abel Lemerrier, Vice-Président ; la Société de Géographie commerciale de Nantes, par M. Gauthiot ; la Société de Géographie de Montpellier, par M. le colonel Fulcrand ; la Société de Géographie de Lyon, par M. Bonvalot ; la Société de Géographie de Tours, par M. Levasseur, membre de l'Institut ; la Société de Géographie de Reims, par M. l'abbé Trihidez ; la Société de Géographie de Bordeaux, par M. Franz Schrader. Enfin la Société bretonne de Géographie de Lorient a envoyé un télégramme signé de son Président, M. Le Prédour de Kérambric, pour dire qu'elle s'associe à la solennelle manifestation en l'honneur de Lapérouse, l'illustre navigateur dont la mémoire est restée chère à la France.

NOTES ANNEXES.

RELATION DU CAPITAINE DILLON¹

TOUCHANT LE NAUFRAGE DE LAPÉROUSE

Le 13 mai 1826, commandant le navire le *Saint-Patrick*, parti de Valparaiso pour Pondichéry, je vins en vue de l'île Tucopia; poussé par la curiosité et par égard pour un vieux compagnon en danger, je dirigeai mon bâtiment vers Tucopia dans l'espoir de m'assurer si les personnes laissées sur cette île en 1813 étaient encore en vie. Une pirogue ne tarda pas à venir s'amarrer le long du bord. Le Lascar s'y trouvait. Immédiatement après se trouvait Martin Buschart, le Prussien. Ils étaient tous les deux en bonne santé et contents de me voir. Ils me dirent que les natifs les avaient très bien traités et qu'ils vivaient très bien entre eux; qu'aucun navire n'avait touché à l'île depuis mon arrivée; qu'un baleinier anglais avait visité l'île pendant un court espace de temps et que, peu après, un autre baleinier l'avait suivi. Le Lascar avait une vieille garde d'épée en argent, qui fut vendue aux gens de mon équipage pour quelques hameçons. Je m'informai du Prussien d'où elle pouvait provenir; il me répondit qu'à son arrivée dans l'île, il trouva entre les mains des naturels la garde d'épée, plusieurs chaînes provenant d'un navire, un certain nombre de morceaux de fer,

1. Cette relation servit à Dumont d'Urville pour diriger ses recherches des débris de l'expédition. Nous en devons la communication à M. le vice-amiral Paris.

cinq fusils, la poignée d'une fourchette d'argent, quelques couteaux, des tasses à thé, des grains de verroterie, des bouteilles, une cuiller d'argent avec un cimier et une épée, le tout de manufacture française.

Il dit ensuite qu'aussitôt qu'il eut acquis une connaissance suffisante de la langue, il demanda aux natifs de quelle manière ils avaient obtenu ces articles. Ils dirent que le *Hunter* était le premier navire avec lequel ils avaient eu quelques communications; mais que, dans deux des traversées de leurs pirogues, sur le côté de dessous le vent, était un grand groupe d'îles portant le nom de Malicolo¹, où ils ont l'habitude de faire de fréquents voyages, et où ils obtinrent ces articles des indigènes, qui en ont un certain nombre en leur possession. En examinant minutieusement la garde de l'épée, je crus découvrir l'initiale de Lapérouse, ce qui, excitant ma curiosité, me fit faire des recherches plus exactes. Au moyen de Buschart et du Lascar, je m'informai de quelques insulaires comment ils s'étaient procuré ces articles de fer et d'argent; ils me dirent que les natifs de Malicolo rapportaient les faits suivants :

« Il y a plusieurs années, deux grands bâtiments arrivèrent sur leurs îles : l'un mouilla devant celle de Whanoo et l'autre à l'île de Païou, à une petite distance l'un de l'autre. Quelque temps après avoir mouillé, et avant d'avoir eu des communications avec les naturels, un coup de vent survint et les deux vaisseaux dérivèrent sur les rochers. Les naturels vinrent en foule sur le rivage, armés de massues, de lances, d'arcs et de flèches. Ils en lancèrent quelques-unes dans le bâtiment; l'équipage, en retour, tira quelques coups de fusil et tua plusieurs habitants. Le vaisseau continuant à battre contre les roches tomba en pièces; quelques personnes de l'équipage se jetèrent dans la chaloupe, mais elles dérivèrent sur les récifs et furent massacrées par les naturels

1. Évidemment Dillon confondait Vanikoro avec l'île de Malicolo, du groupe des Nouvelles-Hébrides, située beaucoup plus au sud.

en fureur. Les autres se jetèrent à la mer ; mais ils n'arrivaient au rivage que pour partager le malheureux sort de leurs infortunés compagnons, de sorte qu'il n'échappa aucun homme de ce vaisseau. Le navire qui avait mouillé à Païou avait dérivé sur un banc de sable. Les naturels s'avancèrent et jetèrent de nouveau leurs flèches dans le bâtiment ; par prudence, l'équipage ne repoussa pas leur agression, mais offrit des chapelets et autres bagatelles, en signe de paix ; les assaillants renoncèrent alors à tout acte hostile. Aussitôt que le vent se fut calmé, un chef âgé s'avança près du bâtiment où il fut reçu avec caresses et on lui offrit des présents, qui furent acceptés. Il retourna au rivage et pacifia les gens du pays, les assurant que le peuple du bâtiment était bon et ami. Sur cela, plusieurs des naturels vinrent à bord ; on leur offrit quelques menus présents et ils ne tardèrent point à revenir avec des ignames, des poules, des bananes, des cocos, des cochons et la confiance fut établie.

» Cependant l'équipage du bâtiment se vit obligé de l'abandonner et vint sur le rivage emportant une grande quantité de munitions. Ils y demeurèrent quelque temps et construisirent un petit navire des débris du grand. Aussitôt qu'il fût prêt, les naturels fournirent autant de vivres qu'ils purent en embarquer ; plusieurs marins furent laissés sur l'île, et le commandant promit de revenir promptement avec des présents pour les naturels dans le but de prendre le reste de l'équipage.

» Mais les insulaires n'en entendirent plus parler. Ceux qui restèrent furent distribués entre les différents chefs avec lesquels ils vécurent jusqu'à leur mort. On leur avait laissé plusieurs fusils et de la poudre qui ont été très utiles à leurs amis indigènes pour lutter contre les insulaires leurs voisins. »

Les Tucopiens assurent qu'un grand nombre de ces articles se trouvent sur l'île de Malicolo, tels qu'ils ont été tirés du bâtiment. Environ sept mois avant mon arrivée à Tucopia,

... MORT DE L'APÉROUSE.

vingt fusils,
couteaux,
bouteille
le tout

Il d'
suffi-
nièr
été
co
]

... apportait deux grosses
... de Wanoa et quatre pieds de long.
... d'environ quatre personnes qui avaient
... quelques personnes qui avaient
... ils dirent qu'il y restait encore
... Malicolo; ils dirent qu'il y restait encore
... de fer provenant du naufrage. Les
... Lascart a vus sont vieux et très oxydés.
... Lascart a vus sont vieux et très oxydés.
... d'argent, j'ai un extrême regret qu'elle
... pour les femmes de l'île. J'ai
... en bagues pour les femmes de l'île. J'ai
... la garde d'épée, une des bagues
... et quelques grains de verre, le tout
... au naufrage.
... n'a jamais entrepris de faire le voyage à Ma-
... les Tucopiens; mais le Lascar en a fait un ou
... avec les Tucopiens; mais le Lascar en a fait un ou
... a positivement le langage des insulaires. Ils sont
... et qu'ils parlaient le langage des insulaires. Ils sont
... ils racontent qu'ils ont naufragé depuis plusieurs
... sur leurs bâtiments. Ils disent qu'aucun navire n'a
... à leur île depuis qu'ils y sont, qu'un grand nombre
... camarades sont morts et qu'ils ont été conduits dans
... si différents, qu'ils ne pourraient dire précisément
... il en restait encore à cette époque. Je me rappelle
... autres particularités de la conversation que j'ai
... le Lascar et les insulaires qui affirment énergique-
ment la vérité de ces récits.

En réunissant toutes les circonstances qui tendaient à
confirmer les soupçons que j'avais conçus en trouvant la
garde d'épée, je me déterminai à m'avancer autant qu'il
serait possible dans les îles Malicolo, pour examiner moi-
même les débris et, s'il était possible, emmener les deux
hommes auxquels le Lascar avait parlé et qu'il disait être des
Français. Dans ce dessein, je lui demandai de m'accompagner.
Mais, comme je le craignais, il refusa. Il me dit qu'il était
né sur l'île et destiné à y demeurer toute sa vie. Ni me-
naces, ni prières, ni promesses ne purent le faire changer
de résolution. Je lui promis ensuite de le ramener à Tuc-

pia, mais il ne voulut point m'écouter. Le Prussien, au contraire, était las de la vie sauvage qu'il menait depuis quatorze ans. J'accordai le passage à sa femme et à un Tucopien avec lui. Buschart est actuellement sur mon navire.

Nous partîmes de Tucopia au mois de mai et arrivâmes bientôt en vue de Malicolo. Malheureusement, sur le point d'arriver, nous fûmes en calme plat durant sept jours. Ma provision de vivres était alors presque épuisée et l'on ne pouvait s'en procurer. Nous vécûmes principalement de patates et de bananes. Mon navire aussi faisait de l'eau, par suite d'un trop long séjour à la mer; une personne du bord, intéressée au chargement, avait été, durant mon séjour à ces îles, particulièrement mécontente et m'avait vivement reproché cette relâche comme inutile. Pour toutes ces raisons, je me déterminai, quoique avec la plus grande répugnance, à profiter d'une brise qui me poussait pour continuer mon voyage. Avec l'aide du Tout-Puissant, je suis arrivé à ce port avec beaucoup de peine, si l'on considère le piteux état du bâtiment que je commandais.

DERNIÈRES DÉCOUVERTES

RELATIVES AU NAUFRAGE DE LAPÉROUSE

Par le comte H. de BIZEMONT

La mémorable campagne de Dumont d'Urville avait définitivement fixé les idées sur le sort de Lapérouse. Il ne restait plus qu'à recueillir çà et là les épaves du naufrage et à perpétuer par des monuments durables le souvenir de l'expédition.

Le 27 juillet 1883, M. le capitaine de vaisseau Pallu de la Barrière¹, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, expédia le *Bruat*, commandé par M. le lieutenant de vaisseau Bénier², pour continuer les recherches si bien commencées par Dumont d'Urville et retirer du fond de la mer de nouveaux débris de la frégate l'*Astrolabe*. Voici le récit que fit à M. Védel, officier du *Bruat*, un certain Malwoch, *Ariki* (ou chef) du village de Païou :

« Il y a quatre générations, un navire (les indigènes n'ont souvenir que d'un seul) aurait touché un matin sur le récif extérieur de Vanikoro et serait venu donner ensuite dans la fausse passe de Païou, où il s'est détruit sur un pâté de corail ; l'équipage a pu gagner la terre et s'est établi à Païou, dans un endroit qu'on nous a montré, et qui présente, en effet, une éclaircie au milieu d'un grand bois. Les blancs ont construit là une embarcation qu'ils ont lancée dans la rivière de Païou (on nous a aussi indiqué l'emplacement du chantier), et tous sont partis au bout de dix lunes avec leur

1. Aujourd'hui contre-amiral et major général de la marine à Cherbourg.

2. Actuellement capitaine de frégate, commandant le *Fabert*, dans les mers du Sud.

grand chef, dont les indigènes ont retenu le nom défiguré *Pilo*. »

M. Védel a ensuite retrouvé assez facilement les débris du naufrage, ou du moins ce qu'en a laissé l'*Astrolabe* de Dumont d'Urville. Il a d'abord aperçu un paquet de trois grosses ancrs, dont deux enchevêtrées l'une dans l'autre, et, tout auprès, un pâlé de corail recouvert de quatre mètres d'eau environ, d'où sortaient des canons, des tuyaux de pompe et d'autres objets. M. Bénier entreprit de faire dégager ces débris, au moyen de plongeurs munis de scaphandres et de torpilles dont les explosions désagréèrent les empâtements de corail. On put ainsi retirer du fond de la mer et embarquer sur le *Bruat* trois ancrs de bossoir, deux canons en fonte du calibre de neuf centimètres environ, un pierrier en bronze du calibre de quatre centimètres, trois manchons en bronze de 0^m, 16 de diamètre, et quinze feuilles de fer-blanc.

Le *Bruat* rentra le 13 août à Nouméa et le gouverneur fit rendre les honneurs militaires aux glorieux débris de l'expédition de Lapérouse. En même temps, il demandait au ministère de la marine l'autorisation de faire relever le monument construit à Vanikoro par Dumont d'Urville. Cette autorisation fut accordée, mais à la condition que le budget de la Nouvelle-Calédonie supporterait les frais de cette réparation. Sur les entrefaites, M. Pallu de la Barrière fut rappelé en France et son projet fut abandonné.

Les ancrs et les canons rapportés par le *Bruat* ont été donnés à la ville d'Albi, où est né Lapérouse, et viennent d'être déposés en trophée au pied du monument élevé en 1848.

D'après les récits très concordants faits au capitaine Dillon, à Dumont d'Urville et au commandant Bénier par les naturels de Vanikoro, il paraît certain que les survivants du naufrage des deux navires de Lapérouse se sont réunis dans le village de Païou et y ont construit une embarcation avec

laquelle ils auraient repris la mer. Que sont-ils devenus? C'est là un point très intéressant qui n'a pu encore être élucidé. Nous voyons bien¹ que deux capitaines anglais, Bowen en 1791, et James Holbs en 1811, déclarent avoir vu sur la côte de la Nouvelle-Géorgie des débris d'un bâtiment, grand ou petit, tels qu'un mât planté droit dans un chenal « avec quelque chose qui paraissait être le gréement pour le soutenir ».

En outre, James Holbs affirme que les naturels de l'île avaient en leur possession des morceaux de fer, des barres de ce métal et des étoffes rouges dont ils semblaient faire grand cas. Ce ne sont pas là des preuves absolues, mais seulement des présomptions tendant à indiquer que les survivants du naufrage de la *Boussole* et de l'*Astrolabe* ont été se perdre définitivement sur la côte de la Nouvelle-Géorgie.

S'il a été impossible, jusqu'à ce jour, de déterminer avec précision le point où est mort Lapérouse, nous n'avons pas les mêmes incertitudes en ce qui concerne le commandant de Langle, son second et son ami. On sait qu'il a été massacré, ainsi que le naturaliste de Lamanon et dix hommes de son équipage, par les indigènes de la baie d'Asu, dans l'île de Tutuila, archipel de Samoa. Un missionnaire, le R. P. Vidal, aujourd'hui vicaire apostolique de l'archipel de Fidji, a été assez heureux pour retrouver l'emplacement exact où furent inhumés les restes de ces douze victimes. Voici en quels termes il raconte son intéressante découverte dans une lettre datée du 5 octobre 1882 au Père procureur des Missions.

« Vous savez que l'île de Tutuila est cette fameuse Maouna, tristement célèbre par le massacre du commandant de Langle et de ses onze compagnons qui furent frappés, le 11 décembre 1787, par les habitants de la baie d'Asu, depuis connue sous le nom de *baie du Massacre*. A cette époque, l'île entière était païenne, et les scènes de cannibalisme

1. E. Glaumont, *Bulletin de la Société de Géographie commerciale*, 1885-1886.

étaient pour eux de véritables jeux. Depuis une douzaine d'années, les petits-fils de ces massaeurs sont devenus chrétiens. Le chef du village, Leasiolagi (*Trombe du ciel*), n'a plus de terrible que le nom; c'est un de nos meilleurs et plus zélés catholiques. Comme tout le village est converti, nous avons résolu d'y élever une chapelle en pierres et en corail.

« Durant les nombreuses visites que j'avais faites dans cette baie, pendant six années entières, j'avais plusieurs fois essayé d'obtenir quelques renseignements sur le massacre de nos illustres marins français; mais c'était en vain, on ignorait tout, ou du moins on faisait semblant de tout ignorer. « Les ancêtres, me disait-on, ont emporté leur secret avec eux dans la tombe. » Mes recherches, ainsi que celles du P. Didier, furent toujours infructueuses. Un vieillard, au moins octogénaire, qui est mort l'année dernière, m'avait cependant raconté qu'il tenait de source certaine que les étrangers n'avaient pas été mangés, mais qu'ils avaient été enterrés au lieu même du massacre. Depuis, j'avais toujours espéré qu'un jour je pourrais retrouver ces restes précieux. La divine Providence a réalisé mes désirs. J'ai fait creuser à dessein des fours à chaux à l'endroit même du massacre, près du ruisseau d'Asu, et, avant même que nous eussions creusé le quatrième four, un vieillard est venu me trouver et m'a dit : « Père, c'est sous ce *talie* « (chêne rouge) que les étrangers furent enterrés : nous ne « te le cachons plus ; car nous savons maintenant que tu es « un homme de Dieu, et que tu ne recherches pas les restes « de tes compatriotes dans un but de vengeance, mais seule- « ment avec l'intention de les asperger d'eau bénite et de « leur ériger un monument funéraire. »

« Je remerciai vivement ce vieux Samoan, et je demandai au chef d'élever une croix à la place du chêne rouge, d'ailleurs desséché. Le chef m'autorisa à faire tout ce que je désirais. Après nous être assurés par des fouilles que c'était

réellement bien à cet endroit que se trouvait le tombeau si longtemps ignoré de nos illustres marins, nous érigeâmes un petit monument en maçonnerie, et une croix de bois incorruptible fut placée sur ce monument, bien modeste, il est vrai, mais aussi beau que nos mains ont pu le faire.

« La cérémonie de la bénédiction du tombeau et de la croix se fit solennellement le 2 octobre, fête des Saints Anges Gardiens. Ce jour-là, je célébrai la sainte messe pour le repos de nos chers compatriotes au milieu de mes néophytes vivement impressionnés et profondément recueillis... »

Informé de ces événements, le gouvernement français donna mission à M. Bénier, capitaine de frégate, commandant le *Fabert* en station dans l'océan Pacifique, de porter à la baie d'Asu une grille en fer forgé, expédiée de France et destinée à entourer le monument érigé par Mgr Vidal; en même temps, le commandant Bénier devait remettre des cadeaux au chef du village voisin.

Après avoir embarqué à Leone le Père Jaboulay, missionnaire apostolique, de qui relève la baie d'Asu, dont tous les habitants sont catholiques, le *Fabert* parvint à sa destination le 4 novembre 1784.

Les différentes pièces de la grille furent embarquées dans une chaloupe avec seize hommes en armes pour rendre les honneurs aux restes des malheureuses victimes du massacre, puis le convoi se dirigea vers la terre. Le fond de l'anse est embarrassé par un récif de corail, où un petit chenal tortueux laisse un étroit passage aux embarcations que l'on échoue sur la plage; là est l'embouchure du ruisseau dont le débit abondant détermina M. de Langle à insister auprès de Lapérouse pour compléter l'approvisionnement des corvettes.

A la maison commune, où étaient réunis le chef et les principaux du village, on déballa les cadeaux qui leur étaient destinés : un habit de sénateur, un chapeau à plumes blanches, une épée à poignée de nacre, et un beau fusil

Lefauchaux, à garnitures dorées, accompagné d'une ample provision de cartouches.

L'idée vint au commandant Bénier de profiter de la satisfaction causée par ces cadeaux pour obtenir du chef la restitution des ossements inhumés dans la baie. A cette demande imprévue, le visage du chef exprima la crainte la plus vive; mais, sur les instances du Père Jaboulay, il promit de faire des fouilles dès le lendemain.

Le lendemain, le commandant et le missionnaire revinrent à la charge. Alors le chef entraîna le Père Jaboulay près d'une caisse au fond de laquelle reposait un crâne fracassé, des fragments de tibia et de fémur; il s'en exhalait une odeur terreuse attestant leur récente exhumation et ils avaient été frottés d'huile dans une pieuse intention. Pressé de questions, le chef affirma que les Français massacrés n'avaient pas tous été enterrés à Asu, mais seulement le commandant; qu'on avait emporté les autres corps à titre de trophées de victoire dans les villages voisins et jusqu'à Opolu, la grande île voisine.

— Les ossements réunis dans la caisse sont-ils bien ceux du grand chef des Français? demanda le commandant.

— Oui.

— Pourquoi ne sont-ils pas au complet? A-t-on fouillé sous le mausolée?

Le chef répondit que là il n'y avait plus rien, que le corps de M. de Langle avait été d'abord déposé au pied des arbres où se trouvait le mausolée, qu'après y être resté plusieurs années, il avait été exhumé pour être transporté en lieu sûr, connu du chef seul; on avait réuni dans la caisse tous les os et fragments ayant quelque consistance; le reste s'était perdu ou effrité en terre. Le commandant Bénier demanda s'il n'y avait pas des armes ou objets d'une nature quelconque ayant appartenu au grand chef ou aux autres Français. Le chef répondit qu'il n'avait connaissance de rien de semblable; la poignée d'un sabre avait été trouvée sur le

territoire d'Asu et remise au Père Vidal qui l'avait déposée à Leone.

Le commandant pria alors le Père Jaboulay de faire attester par le chef que les ossements trouvés étaient bien ceux du grand chef des blancs; après en avoir renouvelé l'assurance avec énergie, le chef les fit oindre d'une huile odoriférante et envelopper de la natte la plus fine qu'il put trouver. Les précieux restes furent ensuite embarqués à bord du *Fabert* qui les salua de trois coups de canon, et rapportés à Nouméa où ils furent transportés à bord du *Magellan* qui est parti le 3 avril pour Brest, où il arrivera probablement en juillet 1888.

Ce récit, emprunté au rapport du commandant Bénier, gracieusement communiqué par le Ministère de la Marine, semble, sur certains points, en désaccord avec la lettre de Mgr Vidal. Ce prélat affirme qu'avant de faire élever le mausolée d'Asu, il s'assura, par des fouilles, que les corps des douze victimes du massacre y avaient été inhumés; cependant le chef indigène déclare qu'on n'y a jamais enterré que le grand chef blanc et que ses restes y sont demeurés seulement quelques années. Ces contradictions s'expliquent facilement par les craintes de représailles qui empêchent les naturels de faire connaître la vérité; en outre, il faut tenir compte de ce préjugé que le fait de retirer du territoire d'une tribu les ossements d'un individu étranger à cette tribu, et s'y trouvant enterré, équivaut à une déclaration de guerre en règle. Le chef d'Asu a donc fait une grande concession en laissant emporter les restes du commandant de Langle; mais il veut attendre les effets de cette condescendance avant de livrer les autres.

Quoi qu'il en soit, nous pouvons compter que la dépouille mortelle de l'infortuné commandant de l'*Astrolabe* reposera bientôt dans la terre natale. Le Ministre de la Marine a donné l'ordre de leur rendre les honneurs militaires lors de leur débarquement à Brest.

Il nous reste à dire quelques mots des divers monuments qui, sur plusieurs points du globe, perpétuent le souvenir de l'expédition de Lapérouse et de sa fin tragique.

On connaît la pyramide élevée dans une salle du Musée du Louvre et ornée de divers débris de l'*Astrolabe* rapportés par Dumont d'Urville. Nous donnons plus loin quelques détails sur le monument inauguré à Albi en 1848, et récemment augmenté des ancres et canons débarqués à Toulon par le commandant Bénier. Enfin, nous avons à notre récente exposition des objets se rapportant à l'expédition de Lapérouse plusieurs photographies et une aquarelle représentant la colonne érigée à Botany-Bay (Australie) en 1825 par les soins de MM. de Bougainville et du Campier, commandant la frégate la *Thétis* et la corvette l'*Espérance*. Nous parlerons pour mémoire d'un autre monument dont il a été question dans le *Bulletin de la Société de Géographie commerciale*¹ et dans l'*Indépendant de la Nouvelle-Calédonie* du 6 août 1887. M. Glaumont affirmait qu'un marin anglais, M. Dick Clifton, se trouvant à Vanikoro, en dehors des récifs, par le travers du village de Païou, avait vu dans l'intérieur, au milieu d'un défriché ancien, une pyramide triangulaire qui ne pouvait avoir été construite que par des mains humaines. L'avisole *Bruat*, envoyé par le gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, ne put retrouver le monument signalé par M. Clifton. Le capitaine Gaspard ne fut pas plus heureux à cet égard, mais il recueillit dans le village de Vanou, voisin de Païou, un vase de cuivre qui avait séjourné longtemps sur les récifs de corail et qui paraît provenir du naufrage de Lapérouse. Le même marin visita le lieu où Dumont d'Urville avait élevé un mausolée et n'y trouva qu'un amas de coraux épars, parmi lesquels il crut reconnaître l'emplacement. Il releva ces débris et plaça au centre une croix peinte en noir avec cette inscription :

1. Année 1885-86, p. 488 et suivantes.

*Lieu où Dumont d'Urville éleva un mausolée
à Lapérouse en 1828.*

Un autre monument existe à Pétropavlosk (Kamtchatka), où s'est arrêté Lapérouse et d'où il a renvoyé à travers la Sibérie Barthélemy de Lesseps ; c'est un témoignage de touchante sympathie de la part des Russes et nous nous reprocherions de ne pas le signaler ici. Voici en quels termes en parle le *Messenger de Kronstadt* dans son numéro du 8/20 avril 1888 qu'a bien voulu nous communiquer M. l'amiral Likhatchof, ancien attaché naval à l'ambassade de Russie à Paris :

« Le monument érigé à Lapérouse à Pétropavlosk est dû au docteur Dybovski, qui l'a fait élever à ses frais sur une éminence très pittoresque, la montagne Nikolsk. D'un côté, la vue donne sur le port de Pétropavlosk, de l'autre côté sur la baie d'Avatchine, derrière laquelle s'étendent au loin les chaînes de montagnes dénudées que domine l'énorme volcan blanc de Vilutchine.

« Ce monument est simple ; il consiste en une croix de bois plantée dans le gazon avec cette inscription en français : *A la mémoire de Lapérouse* ; mais l'endroit choisi fait bien mieux ressortir ce souvenir que beaucoup d'autres monuments plus prétentieux.

« En 1883, le docteur Dybovski quitta le Kamtchatka pour l'Autriche où il occupe une chaire à l'université de Cracovie ; depuis cette époque, le monument est entretenu par les navires de guerre russes qui mouillent tous les ans dans ces parages ¹.

« Si je ne me trompe, un riche négociant et fabricant de Nertchinsk, M. Boutine, aurait, sur la demande du même Dybovski, fait fondre, à ses frais, un monument en métal,

1. C'est ainsi que l'amiral Likhatchof, de passage en Sibérie, se trouva chargé de réparer ce monument.

destiné à Lapérouse ; mais il n'a pu encore sortir de l'atelier ; depuis le départ de M. Dybovski, il n'y eut personne pour s'occuper du transport à destination ; d'autre part, à la suite de circonstances fâcheuses, les affaires de M. Boutine se trouvent actuellement entre les mains d'un syndic, en sorte qu'on ne peut savoir si ce monument sera jamais mis en place.

« La section d'Irkoutsk de la Société impériale russe de Géographie étant trop éloignée de cet endroit, il me semble que la *Société pour les études du district de l'Amour*, de Vladivostock, pourrait se charger du soin de ce monument. »

LA STATUE DE LAPÉROUSE A ALBI

HOMMAGE DU POÈTE JASMIN¹

En 1848², la ville d'Albi a élevé, entre une vaste place (aujourd'hui place Lapérouse) et les promenades, une belle statue à la mémoire du célèbre navigateur à qui elle est si fière d'avoir donné le jour. Cette statue de bronze, du poids de 7000 kilogrammes, a 3^m,50 de hauteur : elle représente le marin en costume de contre-amiral. Sur le premier piédestal, dans l'enceinte formée par une balustrade dorée, est une ancre rapportée de Vanikoro par le célèbre et trop malheureux Dumont d'Urville.

Outre cette statue que lui devait sa ville natale, la pyramide élevée à sa mémoire par l'équipage de l'*Astrolabe*³ dans l'île de Vanikoro, et la colonne de deuil dressée en son honneur dans l'immense reliquaire du Louvre avec les précieuses épaves provenant de son naufrage, Lapérouse a reçu du célèbre poète Jasmin⁴ une couronne plus durable que le bronze ; la voici tressée dans les vers suivants que tout le monde connaît :

LAPEYROUSO. — A LA BILO D'ALBI.

Nou plus tourna ! !...

Poulido bilo al gran renoum,
Lou Pelerin que te bizito,
Sen boulégua soun amo ; et jamay nou té quito
Sans abé salodat che tu may d'un grand noum ;
Et s'estré amourouzat d'aquélo catédralo,

1. Communiqué par M. Salinier, professeur au collège de Charolles, ancien élève de l'école d'Albi.

2. Extrait de la *Géographie du département du Tarn*, par J.-P. Carrié.

3. L'auteur veut sans doute parler du monument élevé par Dumont d'Urville en 1828.

4. Jasmin (Jacques) (1798-1864), perruquier-poète d'Agen, a laissé de remarquables poésies en dialecte patois et couronnées par l'Académie française.

Oùn un siècle a piñtrat las celèstos amous;
 Oùn l'incrédulé sen que lou boun Diou débàlo,
 Oùn lou trôbo tan fort, tan bèl, tan amistous
 Que soun co parlo... crey... et toumbo à ginouillous.
 Mais, as une autro caouzo et grando, et forto enquèro,
 Acos un noum famus et d'estèlos floucat :
 Toun marin Lapèyrrouso à l'amo forto et fièro
 Qué boulguèt tout counche... et qué n'es plus tournat !
 Sâns douto le razeu per tout plantèt sa borno;
 Et s'arresta n'es pas recula pes famus;
 Mais, se la glôrio atten lou Christopho que torno,
 Triplo glôrio dibèn en bas, amay lassus,
 'Al qui franchis la borno... et qué nou torno plus!!
 Nou tourna plus! et fa tres cots lou tour del mounde!
 S'en ana lèn, pla lèn, dins la nèy, à tastous,
 Esclayra de sa luts lous païs nègrillous;
 Parça dinquos à tan que digun plus respoundé...
 Et penden que la Frango a l'èl braquat sur bous...
 Quan on sat presque tout... que l'on bol tout counché...
 Coumo un liouse alucat, tout d'un cot dispareché..
 Oh! plus tourna, jamay, aco es may glourious
 Que lou retour marchan sus laourès et las flous!
 Tabè des biels marins, la famillo fièrouzo,
 Quan entend sous grans noums, fa bisté lugri l'el;
 Mais an aquel de Lapèyrrouso
 S'aluco, et tiro lou copèl;
 Et jou tiri lou mèou daban soun estatuyo,
 Car lou puplé m'appren sa glorio tout à fèt,
 Et l'entendi que fay brounzina dins la ruyo :
S'en enguèt lèn, tan len que pel fret ou pel fèt,
Fusquet cambiat en brounzo... et brounzo nous tournèt.

Traduction littérale :

LAPÉROUSE. — A LA VILLE D'ALBI.

Ne plus revenir!!...

Jolie ville au grand renom,
 Le pèlerin qui te visite
 Sent remuer son âme; et jamais ne te quitte
 Sans avoir salué chez toi plus d'un grand nom;
 Et s'être amouraché de cette cathédrale
 Où un siècle a peint les célestes amours;
 Où l'incrédule sent que le bon Dieu descend,
 Où il le trouve si fort, si beau, si aimable
 Que son cœur parle... croit... et tombe à genoux.

Mais tu as une autre chose, et grande et forte encore,
 C'est un nom fameux et d'étoiles orné :
 Ton marin Lapérouse à l'âme forte et fière
 Qui voulut tout connaître... et qui n'est plus revenu !
 Sans doute la raison partout planta sa borne,
 Et s'arrêter n'est pas reculer pour les fameux¹,
 Mais, si la gloire attend le Christophe qui revient²,
 Triple gloire nous devons en bas, et là-haut³,
 A celui qui franchit la borne... et qui ne revient plus !
 Ne revenir plus ! et faire trois fois le tour du monde !
 S'en aller loin, bien loin, dans la nuit, à tâtons,
 Éclairer de sa lumière les pays de nègres ;
 Percer⁴ jusqu'à ce que personne plus ne réponde⁵ ...
 Et pendant que la France à l'œil braqué⁶ sur vous...
 Quand on sait presque tout... que l'on veut tout connaître...
 Comme un feu⁷ allumé, tout d'un coup disparaître...
 Oh ! ne plus revenir, jamais, cela est plus glorieux
 Que le retour en marchant sur les lauriers et les fleurs !
 Aussi des vieux marins, la famille fière⁸,
 Quand elle entend ses grands noms, fait vite luire⁹ l'œil ;
 Mais à celui de Lapérouse
 Elle¹⁰ s'allume et tire le chapeau !
 Et moi je tire le mien devant sa statue,
 Car le peuple m'apprend sa gloire tout à fait ;
 Et je l'entends qui fait bourdonner dans la rue :
*Il s'en alla loin, si loin que, par le froid ou par le chaud*¹¹,
*Il fut changé en bronze... et bronze nous revint*¹².

1. Les fameux, les grands, les braves.

2. Le navigateur assez heureux pour revenir dans sa patrie.

3. *Lassus*, mot inconnu dans le patois tarnais, mais qui certainement veut dire là-haut, en haut ou dessus.

4. *Parça*, encore un mot inconnu dans le Tarn et que j'ai traduit par *percer* ; le sens serait plutôt *pénétrer*.

5. Le poète fait sans doute allusion ici aux difficultés, à l'impossibilité même du navigateur à se faire comprendre des peuples qu'il visitait et qui, ne comprenant pas sa langue, ne pouvaient pas lui répondre.

6. *Braqué sur vous*, tourné vers vous, s'intéressant à votre expédition.

7. Comme un flambeau.

8. *Fiérouzo*, fière avec excès, orgueilleuse.

9. Briller, étinceler.

10. Syllepse C'est l'œil qui s'allume, s'enflamme, brille d'un plus vif éclat, et c'est la famille qui tire le chapeau, pour ôte le chapeau, se découvre.

11. *Fêt* encore un mot inconnu dans le Tarn, mais qui doit bien signifier chaud.

12. Allusion pittoresque et pleine de charme à la transformation de l'illustre navigateur en statue.

Extrait d'un journal anglais.

Dans les années qui suivirent la disparition de l'expédition de Lapérouse, les bruits les plus contradictoires circulèrent en Europe, et l'on voulut longtemps espérer que quelques survivants avaient pu échapper au désastre et se réfugier sur divers points du globe. Comme spécimen de ces rumeurs, malheureusement dénuées de fondement, nous donnons ici la traduction d'un extrait d'un journal anglais de 1804, que nous devons à l'obligeance de M. J. Frost, de la *Carlyle Society* à Londres :

« On a reçu de l'Ile de France la nouvelle qu'un navire portugais a sauvé un des infortunés qui accompagnait La Peyrouse (*sic*) dans son voyage. Cette personne fut trouvée sur une Ile inhabitée et déclara que son nom était Dagelet, astronome de l'expédition. Il raconta que de l'escadre, la frégate l'*Astrolabe* s'était échouée ; que la *Boussole* avait pris feu accidentellement, mais qu'on l'avait empêchée de sauter et que l'épave avait porté M. La Peyrouse et la plupart de ses officiers et matelots en Nouvelle-Zélande, où ils étaient restés près de neuf ans, dans l'espoir que quelque navire viendrait et les prendrait à bord. Après cette longue et vaine attente, ils se déterminèrent à construire eux-mêmes un bâtiment, mais ayant déjà coupé quelques bois, ils furent surpris par les indigènes, et tous les Français furent massacrés, excepté M. Dagelet, qui s'échappa sur une petite barque et se réfugia sur une Ile déserte où les Portugais l'ont trouvé. Il était si épuisé par les privations et par la misère qu'il mourut le sixième jour après avoir été recueilli à bord. Il put cependant avant de mourir remettre un paquet de papiers scellé à l'adresse du « Ministre de Sa Très Chrétienne Majesté pour le Département de la Marine et des Colonies ». Malgré ce que les Portugais lui disaient, Dagelet ne voulait pas croire que Louis XVI avait été assassiné et que la France était en république. »

ÉTAT GÉNÉRAL ET NOMINATIF

DES OFFICIERS, SAVANTS, ARTISTES ET MARINS
EMBARQUÉS SUR LES FRÉGATES « LA BOUSSOLE » ET « L'ASTROLABE »
AUX ORDRES DE DE LAPÉROUSE (JUILLET 1785)

LA BOUSSOLE

ÉTAT-MAJOR

De Lapérouse, capitaine de vaisseau, commandant en chef, employé comme chef de division, fait chef d'escadre le 2 novembre 1786.

Lieutenants.

DE CLONARD, chargé du détail, fait capitaine de vaisseau.
D'ESCURES.

Enseignes.

BOUTIN, fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786, et major le 14 avril 1788.
DE PIERREVERT.
COLINET, lieutenant de frégate, fait sous-lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786.

Gardes de la marine.

MEL DE SAINT-CÉRAN, débarqué à Manille le 16 avril 1787.
DE MONTARNAL.
DE ROUX DARBAUD, volontaire, fait élève de la marine le 1^{er} janvier 1786 et lieutenant de vaisseau le 14 avril 1786.
FRÉDÉRIC BROUDOU, volontaire, fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} août 1786.

Ingénieurs, Savants et Artistes.

DE MONNERON, capitaine au corps du génie.
BERNIZET, ingénieur-géographe.
ROLLIN, chirurgien-major entrepris.
LEPAUTE DAGELET, de l'Académie des sciences, professeur à l'école militaire, astronome.
DE LAMANON, physicien, minéralogiste, météorologiste.
L'ABBÉ MONGÈS, chanoine régulier de la congrégation de France, physicien, et faisant les fonctions d'aumônier.
DUCHÉ DE VANCY, dessinateur de figures et paysages.
PRÉVOST LE JEUNE, dessinateur pour la botanique.
COLLIGNON, jardinier-botaniste.
GUÉRY, horloger.

Officiers marins.

Jacques DARRIS, premier maître d'équipage.
Étienne LORMIER, premier maître d'équipage.
Vincent LE FUN, maître d'équipage.

Jérôme LAPRISE MOUTON, fait sous-lieutenant de vaisseau.
François TAYER, contremaitre.
François ROPARS, contremaitre.
Jean-Michel LE BEC, quartier-maitre.
Jean-Baptiste LE MAÎTRE, second pilote.
Eutrope FAURE, aide-pilote.

Canonnières et Fusiliers.

Pierre TALIN, fourrier de la marine, premier canonier.
Edme-François-Mathieu LIVIERRE, sergent-canonier.
Antoine FLHIRE, caporal.
François DIEGE, fusilier.
Georges FLEURY, fusilier.
Jean ROLET, fusilier.
Pierre LIEUTOT, fusilier.
Étienne DUTERTRE, tambour.

Charpentiers, Calfats et Voiliers.

Pierre CHARRON, maître charpentier.
Jean-Baptiste-François SOUDE, aide-charpentier.
André CHAUVÉ, aide-charpentier.
Pierre MESCHIN, maître calfat.
Claude NEVIN, aide-calfat.
Jean FAUDIL, aide-calfat.
Alexandre MOREAU, aide-calfat.
Jacques FRANCHETEAU, maître voilier.
André VERRIER, aide-voilier.
Laurent POINTEL, aide-voilier.

Cabiers, Timoniers et Matelots.

Guillaume DURAND.	François LHOSTIS.
Jean MASSON.	Jean-Marie DREAU.
Jacques POCHIC.	Alain MARZIN.
Julien HELLEC.	Pierre BONNY.
François GORIN.	Charles LE DUC.
Pierre BRETAUD.	Paul-Joseph BERTHEU.
Jean FRICHOUX.	Jean MAGNEUR.
Guillaume STEHAN.	Jean-François DUCOT.
Pierre-Marie LASTENNEC.	André-Marie LE BEC.
Jean GORONNEC.	Bertrand DANIEL.
Yves LE BIHAN.	Jean GARNIER.
Corentin JERS.	Louis LE BOT.
Jean LUCO.	Alain ABGRAL.
Louis PLEMER.	Ch.-Ant. CHAUVIN.
François GLOAHEC.	Pierre ACHARD.
Joseph LE BAS.	Guillaume PICHARD.
Joseph L'ÉVIN.	Hilarion-Marie NORT.
Jean DARAN.	Jean-Pierre CHEVRI.
Jean DONETY.	Julien ROBERT.

Canonniers servants.

Cés. -August. DE ROSEIER.	Pierre PRIEUR.
Michel BERRIN.	Marens CHAUB.
François-Joseph VAUTRON.	Jean-Pierre FRAICHOT.
André ROTH.	Pierre GUILLEMIN.
Jean BLONDEAU.	Jean GILLET.
Michel NITERHOFFER.	Joseph RAYES.

Surnuméraires.

Jean QUERENNEUR, pilote côtier.
 Jacques LE CAM, second chirurgien.
 Jean LOUVIEN, premier commis.
 Simon ROLLAND, tonnelier.
 Joseph VANNEAU, boulanger.
 Jean-Pierre DURAND, maître armurier.
 Jean-Marie BLEAS, forgeron.

René-Marie COSQUET, maître charpentier.
 Jacques QUINION, coq.

Domestiques.

Pierre CAZAUZANT.	René DE SAINT-MAURICE.
Jean-François BISALION.	Louis DAVID.
François BRETEL.	BENJAMIN (nègre).
Michel SIRON.	

Supplément.

GUYET DE LA VILLENEUVE, embarqué à Manille le 7 avril 1787.
 Jean-Charles MASSEPIN, fusilier.
 Dominique CHAMPION, fusilier.
 Pierre LEBIS, fusilier.
 Jean JUGON, fusilier.
 Pierre MOTTE, fusilier.
 Six matelots chinois.

L'ASTROLABE

ÉTAT-MAJOR

De Langle, capitaine de vaisseau, commandant.

Lieutenant.

DE MONTI, fait capitaine de vaisseau.

Enseignes.

FRETON DE VAUJAS.

DAIGREMONT.

DE LA BORDE MARCHAINVILLE, surnuméraire.

BLONDELA, lieutenant de frégate.

Gardes de la marine.

DE LA BORDE BOUTERVILLIERS, fait lieutenant de vaisseau le 4^{er} mai 1784.

LAW DE LAURISTON, fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786.

RAXI DE FLASSAN, surnuméraire, fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786.

Savants et Artistes.

MONGE, professeur à l'école militaire, astronome; débarqué à Ténériffe le 29 août 1785.

DE LA MARTINIERE, docteur en médecine, botaniste.

DUFRENE, naturaliste.

LE PÈRE RECEVEUR, religieux cordelier, naturaliste et faisant les fonctions d'aumônier.

PREVOST ONCLE, dessinateur pour la botanique.

LAVAUX, chirurgien ordinaire de la marine.

DE LESSEPS, vire-consul de Russie, interprète; débarqué au Kamtschatka, et chargé de porter à Paris les dépêches de M. DE LAPÉROUSE.

Officiers marins.

François LAMARE, maître d'équipage.

François-Marie AUDIGNON, maître d'équipage, surnuméraire.

Sébastien ROLLAND, contremaitre.

Guillaume-Marie GAUDEBERT, contremaitre.

Mathurin LÉON, premier pilote.

Adrien DE MAVEL, second pilote.

Pierre BROSSARD, aide-pilote, fait sous-lieutenant de vaisseau.

Jean L'AINÉ, aide-pilote.

Canonniers.

Jean GAULIN, sergent de la marine, maître canonnier.
Léonard SOULAS, caporal, second canonnier.
Jacques MOREL, aide-canonnier.
Pierre CHAUVIN, aide-canonnier.
Pierre PHILIBY, aide-canonnier.
François SAULOT, aide-canonnier.
Christoph GILBERT, caporal, aide-canonnier.
Jean-Pierre HUGUET, tambour, aide-canonnier.

Charpentiers, Calfats et Voiliers.

Robert-Marie LE GAL, maître charpentier.
Jean BERNY, second charpentier.
François BIZIEU, second charpentier.
Jean LE CAM, second charpentier.
Jean-François PAUL, maître calfat.
Louis MEVEL, maître calfat.
Jean GROSSET, maître voilier.
Olivier CRECHADEC, aide-voilier.
Yves QUENELEC, maître calfat.
François LEDOUCHER, aide-calfat.
Bastien TANIQU, bosseman.
Yves BOURNIS, aide-voilier.

Cabiers, Timoniers et Matelots.

Louis ALLES.	Pierre-Mar.-Fid. PAUGAN.
Pierre-Marie RIO.	Jean-Louis BELLEC.
Jean MOAL.	Joseph LE BLOIS.
Joseph LE QUELLEC.	Jean-Marie LÉTANAFF.
Bertrand LESSEIGUE.	Guillaume DUQUESNE.
Julien RUELLAND.	Charles-Jacques-Antoine
Jean LE BRIS.	RIOU.
Denis LE CORS.	François LE LOCAT.
Jean LE GUYADER.	Yves-Louis GARANDEL.
Pierre BANNIQU.	Guil.-Lambert NICOLE.
Joseph RICHEBECQ.	Jean MONENS.
François-Marie VAUTIGNY.	Louis MEZON.
Yves HAMON.	Guillaume QUEDEC.
Jean HAMON.	Pierre FOUACHE.
Gilles HENRY.	Jean REDELLEC.
Goulven TARREAU.	Guillaume AUTRET.
Jean-Marie BASSET, dé-	Claude LORCI.
barqué à Macao, en	Jean GOURMELON.
Chine, le 19 janvier	Jean BERNARD.
1787.	Alain CRÉE, déserté à a

Conception du Chili, le
14 mars 1786.
François FERET.
Mathurin CAUSIAU.

Guillaume RICHARD.
Laurent ROBIN.
Julien MASSÉ.
Jean-Thomas ANDRIEUX.

François-Marie OMNES, forgeron.
François MORDELLA, moussou.

Domestiques.

Pierre GUIMARD.
Louis DAVID.
Joseph FRETCH.
L. SPAN, déserté à la Con-
ception le 14 mars 1786.
Chrétien THOMAS.

Canonnières servants.

Jean-Baptiste PLINER.
Coderant LENDWERT.
Jean-Gautier PLUMEUR.
Julien LE PENN.
François BIGNON.
Pierre RABIER.

Yves RIOU, débarqué à Ténériffe le 30 août 1786.
Simon-Georges DEVEAU.
Jean GERAUD.
Jean SOL, mort le 14 août 1786.
Jean-Louis DROUX, débarqué à Macao le 1^{er} fév.
François POTORELLA.
Joseph HERREAU.

Supplément.

Surnuméraires.
François QUERRÉ, pilote côtier.
Jean GULLOU, chirurgien.
Jean-Marie KERMEL, commis aux vivres, mort le 7 sep-
tembre 1787, de la suite d'une blessure d'une arme
à feu.
Pierre CANEVET, tonnelier.
René RICHARD, boucher.
Nicolas BOUCHER, boulanger.
Jacques LE RAND, armurier

DUPAC DE BELLEGARDE, garde de la marine, fa-
tenant de vaisseau le 4 août 1786; provenant
flûte le *Maréchal de Castries*; embarqué à
le 1^{er} janvier 1787.
LE GOBIEN, garde de la marine, fait lieutenant
vaisseau le 5 mars 1788; provenant de la
embarqué à Manille le 8 avril 1787.
Pierre DESLUCES, fusilier.
Michel-Etienne PHILIPPE, fusilier.
François MARIN, fusilier.
Six matelots chinois, embarqués à Macao.

NOTES SUR GALAUP DE LAPÉROUSE *

Jean-François de Galaup de Lapérouse, né le 23 août 1741, au Guo (ou au Gô), consulat d'Albi, sortait d'une famille albigeoise dont on retrouve le nom dans les registres consulaires dès le commencement du xvi^e siècle.

Comme la plupart des familles nobles albigeoises, la famille de l'illustre navigateur s'était enrichie dans le négoce et s'était élevée peu à peu de la bourgeoisie à la noblesse. Deux hommes paraissent avoir surtout contribué à cette élévation, qu'une grande fortune et l'exercice du consulat rendaient assez facile pendant les derniers siècles de la monarchie, au moins dans le Languedoc.

Le premier est *Pierre Galaup*, marchand, capitaine de santé à Albi pendant les pestes de 1507 et de 1517. Par une coïncidence qui se renouvelle assez fréquemment dans l'histoire des familles illustres, c'est un homme de cœur et de dévouement qui ouvre la lignée des Galaup, comme plus de deux cents ans après ce sera un homme de cœur qui la fermera.

Les services rendus par Pierre Galaup ne furent pas oubliés de ses concitoyens, car nous le voyons arriver au consulat en 1527. Peu de temps après, son fils Ramon Galaup est appelé à cet honneur (1532). Toutefois, ce n'est qu'à la fin du xvi^e siècle que les Galaup s'élèvent à la noblesse avec *Claude de Galaup*, qui a acheté, non seulement la seigneurie d'Orban, mais encore la terre du Guo, où naîtra le dernier et le plus illustre de ses descendants. Il est consul en 1585, en 1590 et en 1599. En 1616 il occupe la charge

1. Extrait d'une communication de M. Jules Rolland, membre de l'Académie de Jeux floraux à Toulouse, membre du comité d'honneur du Centenaire de Lapérouse.

importante de syndic du diocèse. Son fils Jean la garde pendant quelque temps et est élu deux fois consul en 1627 et 1642.

On peut voir dans nos registres commerciaux les armes parlantes qui furent peintes à l'occasion de la nomination de Claude de Galaup au consulat en 1642. L'écusson porte un cheval lancé au *galop*.

Le nom des Galaup revient encore dans les listes consulaires des ^{xvii}^e et ^{xviii}^e siècles, et rien ne marque mieux la considération dont il était entouré. Du reste, les ancêtres de Lapérouse semblent avoir eu un goût assez vif pour les affaires publiques, et c'est son père qui se plaignait en 1770 de ce que, contrairement aux anciens usages, on s'efforçait d'éloigner la noblesse albigeoise du premier chaperon consulaire.

Au ^{xviii}^e siècle, la famille de Galaup possédait une assez grande fortune. Pendant le ^{xvi}^e siècle, elle figure parmi les plus imposées de la ville d'Albi. Au moment de la naissance du célèbre navigateur, elle possédait, outre la terre du Guo, celle de Lapérouse et un hôtel considérable à la ville. Cet hôtel, qui existe encore dans la rue de l'École-Mage et qui paraît avoir été bâti à la fin du ^{xvii}^e siècle ou au commencement du ^{xviii}^e, est actuellement la propriété de M. le baron de Gouttes. On y remarque un vieux et grand maronnier qui, d'après la tradition, aurait été planté par Lapérouse pendant un de ses séjours à Albi.

La terre de Lapérouse, qui a donné son nom à notre compatriote, avait appartenu aux Ciron. Les Galaup devaient l'avoir achetée depuis peu, car Jean-François a été le premier à en prendre le nom. C'est, du moins, ce qui résulte de l'examen de tous les actes antérieurs à sa naissance dans lesquels ses ancêtres signent : de Galaup.

A part les deux sœurs qui survécurent à Jean-François, l'une M^{me} de Barthès de Lapérouse, et l'autre M^{me} Dalmas de Lapérouse, le navigateur eut deux autres sœurs :

Marie-Anne-Charlotte, qui mourut à Albi le 12 janvier 1762, à l'âge de dix-huit ans. Elle était novice aux dames hospitalières sous le nom de sœur Sainte-Pélagie. L'autre sœur, **Françoise-Marie-Thérèse**, mourut le 15 avril 1766 à l'âge de onze ans.

Tout a été dit sur Lapérouse, homme de guerre, navigateur et patriote.

L'homme intime est peut-être moins connu et mérite tout autant de l'être. C'était une âme ardente et généreuse, et débordant de tendresse. C'est ainsi qu'on rencontre parfois dans les héros des cœurs d'enfant.

Sur son dernier séjour à Albi, avant son départ pour les îles du Sud, j'ai recueilli un souvenir qui mérite peut-être d'être fixé. Je le tiens de M. Théodore de Rességuier, collatéral du navigateur, par la mère de ce dernier, Marguerite de Rességuier.

En quittant Albi, Lapérouse se fit porter dans sa voiture jusqu'à Gaillac. Il était accompagné de son cousin M. de Rességuier, grand-père de celui qui m'a transmis ce récit. En route il fut plusieurs fois question de la grande expédition qui allait être entreprise et des dangers qu'elle offrait. Lapérouse en parla d'abord sur un ton vif et enjoué, comme il convenait à un homme que les aventures avaient le don de séduire. Puis, au souvenir de sa femme, de ses parents, de ses amis, son visage s'assombrit et des larmes lui vinrent aux yeux. Ce ne fut du reste qu'une émotion passagère, car Lapérouse se ressaisit bientôt et embrassa son cousin en lui disant avec un profond accent de résolution : « Que voulez-vous ? c'est pour le service du Roi et de la France. »

Ce fut en ces termes si nobles et si français que Lapérouse prit congé des siens, avant de disparaître à jamais et de franchir le seuil de l'immortalité.

EXTRAIT DU BULLETIN DES LOIS

Ordonnance du roi, du 21 février 1815, qui autorise les sieurs Philippe-François Dalmas, François-Marie-Léon Dalmas, Pierre-Antoine-Victor Dalmas, petit-fils de Martianne-Claire-Jacquette de Galaup, née le 8 avril 1742 et mariée à Pierre-Jean-Antoine Dalmas; et le sieur Jean-François-Charles Salvy de Barthès, petit-fils de Victoire-Marguerite-Henriette-Claire de Galaup, née le 6 août 1759 et mariée à Bernard-Louis de Barthès; à ajouter à leur nom celui du chef d'escadre Lapeyrouse, leur oncle maternel.

Le nom de Lapeyrouse porté ci-dessus a été rectifié en celui de Lapérouse, en vertu de l'ordonnance du roi du 11 août 1839.

Il n'est pas sans intérêt d'indiquer ici les représentants actuels de la famille de Lapérouse, qui ont tous porté le nom avec honneur, et même quelques-uns avec un certain éclat. Ce sont :

A. — *Dans la branche des Dalmas.*

1^o Léon Dalmas de Lapérouse, contre-amiral, commandeur de la Légion d'honneur, décédé sans postérité, marié à M^{lle} Gaudin de Saint-Brice;

2^o Théobald Dalmas de Lapérouse, général de cavalerie en retraite, grand officier de la Légion d'honneur;

Tous deux sont fils de Léon Dalmas de Lapérouse, commissaire de la marine et petit-fils de Martianne-Claire-Jacquette de Galaup, sœur du navigateur, mariée à Pierre-Jean-Antoine Dalmas, de Villefranche;

Du mariage du général avec M^{lle} de Saint-John sont nés :

1° Léon Dalmas de Lapérouse, actuellement chef d'escadron de cavalerie, chevalier de la Légion d'honneur;

2° Henri Dalmas de Lapérouse, lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion d'honneur, décédé, veuf de Pauline Vico, également décédée; a laissé trois enfants encore en bas âge, Léon, Jean et Pauline.

3° Jules Dalmas de Lapérouse, fils de Ferdinand, petit-fils de Victor Dalmas de Lapérouse, arrière-petit-fils de la sœur du navigateur.

B. — Dans la branche des de Barthès.

1° Léopold de Barthès de Lapérouse, propriétaire;

2° Edmond de Barthès de Lapérouse, propriétaire, actuellement maire de la ville de Réalmont. Après sa sortie de Saint-Cyr, il servit pendant quelques années comme sous-lieutenant et donna sa démission à la suite de son mariage avec M^{lle} Joséphine de Marliave; Paule, sa fille unique, a épousé M. H. de Gentil-Baichis, capitaine de l'armée territoriale; d'où trois enfants, Jeanne, Lucienne, Pierre;

3° Norbert de Barthès de Lapérouse; a parcouru une longue et honorable carrière dans l'administration de la marine; aujourd'hui commissaire de la marine en retraite, chevalier de la Légion d'honneur et d'Isabelle la Catholique; a épousé M^{lle} Lucienne François, fille d'un ancien conseiller d'Etat et petite-fille du baron Fain, secrétaire particulier de Napoléon I^{er} et de Louis-Philippe.

Tous les trois sont fils de Jean-François-Charles-Salvy de Barthès de Lapérouse et petit-fils de Victoire-Marguerite-Henriette-Claire de Galaup, seconde sœur du navigateur, mariée à Bernard-Louis de Barthès, avocat à Albi.

Il y a encore d'autres familles qui peuvent réclamer des liens de parenté avec Lapérouse, bien que ne portant pas son nom, ce sont :

Dans la branche des Dalmas.

FAMILLE LOUVAIN-PESCHELOCHE.

Théophile Louvain-Pescheloché, architecte décédé, marié à sa cousine germaine Martianne Dalmas de Lapérouse, petite-fille de la sœur du navigateur; de ce mariage est née Juliette Louvain-Pescheloché, veuve de Ferdinand Hérol, sénateur, fils du célèbre compositeur; de ce mariage sont nés trois enfants: Ferdinand, Gabrielle et Alphonse;

Léon Louvain Pescheloché, décédé; percepteur à Montauban, marié à Augusta Dubreuil décédée; de ce mariage sont nés deux enfants, Martial, lieutenant de vaisseau, chevalier de la Légion d'honneur, décédé; Claire, mariée à M. de Benazé, à Paris; de ce mariage trois enfants: Léon, Sophie, Élise, cette dernière mariée à Toussaint Legrain, ingénieur des ponts et chaussées; de ce mariage une fille, Yvonne;

Tous fils ou petits-fils, filles ou petites-filles de Jeanne-Marguerite-Julie Dalmas de Lapérouse, fille de la sœur du navigateur et femme de Louvain-Pescheloché, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Dans la branche des de Barthès.

FAMILLE PRUNET.

Louise Prunet, veuve de M. de Lahondès-Lafigère; de ce mariage est né Jules, membre de l'académie des jeux floraux, marié à Mathilde Laperrine d'Hautpoul; de ce mariage sont issus deux enfants, Joseph, avocat, et Marie, mariée à François de Gélis, actuellement capitaine d'infanterie; d'où une fille, Alix;

Caroline Roques, veuve de Auguste Prunet;

Anna Prunet;

Thasie de Farguettes, veuve de Paul Prunet; de ce mariage, trois enfants sont nés: Cécile; Henri, prêtre;

Louis, propriétaire actuel du Guô, marié à Jeanne Icher; de ce mariage, une fille, Madeleine;

Tous fils ou petits-fils, filles ou petites-filles de Margue-

rite-Pétronille-Éléonore de Barthès de Lapérouse, épouse de M. Augustin Prunet, propriétaire, et fille de la seconde sœur du navigateur;

FAMILLE PEYRONNET.

Auguste Peyronnet; ancien notaire, marié à Louise Bermond;

Henri Peyronnet, chef de bataillon d'infanterie en retraite, officier de la Légion d'honneur, marié à Louise Foissac; de ce mariage deux enfants: Jean et Henri;

Fils ou petits-fils de Victoire-Cécile de Barthès de Lapérouse, épouse de M. Louis Peyronnet, juge au tribunal de Castres, et fille de la seconde sœur du navigateur;

FAMILLE DE LAPORTALIÈRE.

Élise de Laportalière, fille de Hermance de Barthès de Lapérouse, et de Scipion de Laportalière, petite-fille de J.-F.-Charles Salvy de Barthès de Lapérouse, et arrière-petite-fille de la seconde sœur du navigateur, veuve de G. Alberge Sermet, docteur-médecin; deux fils sont nés de ce mariage: Gustave, actuellement capitaine de cavalerie, Fernand, avocat.

D'autres familles encore peuvent revendiquer la parenté éloignée avec le navigateur, telles que les de Rességuier, les de Gorsse, les Séré de Rivière, les de Rozières, les de La Jonquière, les de Rey de Saint-Gery.

La famille Broudou se trouve actuellement représentée par :

1° M. Poujade, ancien diplomate, commandeur de la Légion d'honneur et de plusieurs ordres étrangers, petit-neveu, par sa mère, d'Éléonore Broudou, femme du navigateur;

2° Eugène Poujade de Maizeroy, homme de lettres distingué, arrière-petit-neveu de la femme du navigateur.

EXTRAIT DU JOURNAL DE LAPÉROUSE

COMMANDANT LA FRÉGATE *L'Amazone*

DANS L'ARMÉE NAVALE DU COMTE D'ESTAING¹

Du 30 juin 1779.

.....
Vers une heure nous avons aperçu l'île de Saint-Vincent.

Du 1^{er} juillet.

Nous avons continué notre route pour l'île de la Grenade. J'ai fait route pour aller parler à M. le comte d'Estaing, qui paraissait m'avoir destiné d'abord à aller faire une descente à deux heures du matin dans l'anse de la Marinière. M. le vicomte de Nouailles paraissait avoir été embarqué avec moi pour commander les troupes de débarquement. Il avait fait toutes les dispositions pour l'attaque de deux batteries qui dominant la ville.
..... peu après nous avons débarqué nos troupes sans nul obstacle.

Du 2 juillet au 3 juillet.

.....
J'ai vu commencer l'attaque des montagnes... le feu a été très vif, tous les forts tiraient du canon, et la mousqueterie ne cessait pas un instant... Enfin le jour que j'attendais avec tant d'impatience s'est fait, et j'ai aperçu le pavillon blanc sur les batteries et sur le fort. Nous avons tous crié vive le roi pendant un quart d'heure.

1. L'original de ce document et celui du mémoire qui le suit sont entre les mains de M. N. de Barthès de Lapérouse, petit-neveu de Lapérouse.

Du dimanche 4 juillet au lundi 5 juillet 1779.

J'ai louvoyé toute l'après-midi dans la baie du Fort-Royal, à demi-portée de canon du fort qui s'est rendu au coucher du soleil à discrétion.

Nos troupes se sont comportées avec la plus grande bravoure et ont emporté, l'épée à la main, un poste presque inaccessible. Il y avait dans le port au moins quarante-cinq bâtiments dont quinze carrés, et les autres goëlettes ou cutters. Nos canots et chaloupes ont été employés toute la nuit à empêcher le désordre et l'évasion des prisonniers marins.

Au matin le général a fait signal de se disposer au combat, ce qui m'a confirmé l'approche de Byron.

J'ai louvoyé devant le port en attendant le moment où toute l'armée mettrait sous voiles. Je n'ai vu que cinq ou six vaisseaux appareiller et louvoyer comme moi. On a envoyé des frégates croiser au vent afin d'être informé de bonne heure de l'approche de l'ennemi; et demain à la pointe du jour nous nous proposons de mettre sous voiles.

Du mardi 6 juillet.

A la petite pointe du jour nous avons aperçu l'amiral Byron qui venait grand large sur nous, serrant la terre de très près. Nos frégates avaient donné l'alarme avant le jour, en sorte que le général avait fait usage des signaux de nuit pour nous ordonner d'appareiller. Mais plusieurs vaisseaux avaient encore à terre une partie de leurs canots et chaloupes, ce qui fit qu'au jour cinq ou six bâtiments seulement étaient sous voiles. L'approche de Byron a décidé le général à ordonner de couper les câbles, ce qui a été exécuté par les vaisseaux qui n'avaient pas encore levé leurs ancres.

Notre général a été à la rencontre, l'amure à tribord, et nous étions si près des ennemis qu'il a été impossible, cou-

rant ainsi sur eux, de se former en ordre de bataille régulier.

Mais l'audace de notre manœuvre a augmenté la confiance de nos équipages et ralenti, sans doute, celle des ennemis.

Cependant ils se sont avancés, laissant les quatre premiers vaisseaux de l'avant sans combattre, mais s'approchant à portée de fusil du corps de bataille, et de notre arrière-garde. Ils avaient avec eux une flotte d'environ cinquante voiles, qu'ils tenaient à deux lieues au vent, gardées par deux frégates et deux vaisseaux de guerre, que l'amiral Byron a bientôt appelés à son secours, lorsqu'il a mieux connu nos forces, confiant le destin de sa flotte à ses frégates, et plus encore à l'avantage qu'elle avait d'être à quatre grandes lieues au vent à nous.

Le feu de notre corps de bataille et de notre arrière-garde a été extrêmement vif, au point que trois vaisseaux anglais ont été entièrement désemparés. Cependant Byron longeant la terre de la Grenade l'amure à bâbord, pendant que nous prolongions sa ligne l'amure à tribord, s'est trouvé au centre de la baie du Fort-Royal, où il n'a pas été peu surpris de voir le pavillon français arboré sur le fort, qui lui a même tiré quelques coups de canon. Il a pris sur-le-champ le parti de revirer et de mettre au même bord que nous, ce qui lui procurait l'avantage d'attaquer en queue notre arrière-garde, qui avait déjà beaucoup souffert et dont deux vaisseaux, l'*Amphion* et le *Fier Rodrigue*, avaient plié. La position n'était pas avantageuse ; la manœuvre de virer de bord paraissait indiquée à notre général, mais le désordre était dans notre ligne qui n'était pas encore formée, et qu'un grand mouvement avait entièrement dérangée. En sorte que le comte d'Estaing continua tribord-amure, ayant soin seulement de serrer son arrière-garde afin qu'elle ne pût jamais avoir à combattre qu'un nombre de vaisseaux pareil aux nôtres, à moins que les Anglais ne

prissent le parti de prolonger notre ligne, qui, pendant ce temps-là, commençait à se former très bien. C'est ce qui arriva; les Anglais prolongèrent faisant un feu très vif, auquel on riposta supérieurement. Cependant trois vaisseaux ennemis désemparés n'avaient pu suivre la ligne de Byron; ils restèrent en arrière pour se regréer, de manière que cette seconde fois nous n'eûmes que dix-huit vaisseaux anglais à combattre. Nous en mîmes encore trois en très mauvais état, ce qui détermina l'ennemi à serrer le vent et à s'éloigner de nous.

L'avantage qu'il avait d'être au vent le rendait maître des distances, et cette seconde fois il n'approcha qu'avec beaucoup de prudence, et à une heure il était hors de portée, serrant le vent autant qu'il était possible, et mieux, je crois, que nos meilleurs vaisseaux n'auraient pu faire.

Vers deux heures, M. le comte d'Estaing m'ordonna d'aller dire à tous les vaisseaux qui étaient en arrière de lui qu'il allait virer de bord tous ensemble, vent devant; l'*Iphigénie* fut chargée de la même commission pour tous les vaisseaux qui étaient en avant du *Languedoc*.

A deux heures et demie, le signal fut fait et très bien exécuté; c'était très dangereux pour les ennemis dont nous allions couper les trois vaisseaux désemparés qui étaient restés de l'arrière; et pour peu que les vents nous eussent adonné, nous aurions atteint la queue du convoi de Byron qui sentit bien, je crois, tout le danger de sa position. Il n'avait plus alors que quinze vaisseaux en état de le suivre; trois des dix-huit qui formaient dans ce moment sa ligne étaient en très mauvais état. Il prit pourtant le parti de virer de bord vent devant; ceux qui ne purent pas exécuter ce mouvement virèrent vent arrière, et prirent la queue de la ligne. L'amiral anglais serrait toujours le vent, et se tenait hors de la portée de notre canon. Mais les trois vaisseaux que nous nous flattions d'enlever aux ennemis avaient eu le temps de se réparer un peu pendant trois heures; deux

avaient gréé des vergues de perroquet qui leur servaient de huniers, et ils couraient ainsi vers leur ligne, l'amure à tribord; malheureusement les vents nous refusèrent un peu, et ils passèrent au vent à nous, quoique sous le vent de la ligne de Byron, qui ne s'approcha pas pour les couvrir. Nos vaisseaux serraient le vent autant qu'il était possible pour joindre ces malheureux abandonnés, qui furent assez heureux pour ne passer qu'à la grande portée de canon de trois ou quatre vaisseaux qui firent un très grand feu sur eux; mais la distance les sauva, et ils se rallièrent à leur arrière-garde. Mais le troisième vaisseau anglais qui n'avait pu passer au vent à nous arriva sous le vent de notre ligne, n'ayant pour toutes voiles que sa misaine et une grande voile à moitié déchirée, et sa civadière. M. le comte d'Estaing négligea de le prendre, sans doute pour ne pas se séparer d'aucun des vaisseaux de son armée, qui, obligée de donner chasse à cet ennemi vent arrière, se serait peut-être assez dégradée de la terre pour ne pouvoir pas regagner la Grenade, où notre général victorieux avait envie d'aller remouiller afin d'assurer sa conquête, et de faire là de nouvelles dispositions pour l'attaque d'une autre colonie anglaise.

Nous continuâmes donc notre bordée vers la terre, l'amure à bâbord, ayant toujours la ligne anglaise au vent, éloignée de nous à l'entrée de la nuit de deux lieues.

Je vis bien dès lors que l'amiral anglais ne songeait plus qu'à sauver son convoi et à s'échapper.

Nous prîmes au matin quelques traînards du convoi, qui, n'ayant pas bien aperçu les signaux de Byron, n'avaient pas reviré avec lui. Ils étaient chargés de troupes destinées à reprendre la Grenade ou à la défendre, objet qu'elles ont bien mal rempli. A une heure après-midi nous mouillâmes dans la baie du Fort-Royal de la Grenade, où les Anglais ne furent pas peu surpris de la fuite de leur amiral, sur lequel ils comptaient si fort.

Du 7 au 8 juillet.

Mouillé dans la rade de Fort-Royal, en terre de tous nos vaisseaux, je fus tout de suite à bord du général pour apprendre les pertes que nous avions essuyées. Nos vaisseaux n'avaient presque point souffert dans leurs agrès ni mâtures, mais on avait perdu considérablement de monde. M. de Chompaercin, commandant, était tué, M. de Comredon en second sur le *Sagittaire*, aussi les deux MM. de Gotto, MM. de Marguery, de Jaquelot, j'ignore encore le nom des autres. Le comte Edouart Dillon avait eu le bras cassé. Les vaisseaux n'ayant pas encore envoyé à bord du général l'état des morts et des blessés, j'en ignore le nombre. Demain nous serons mieux informés.

Du jeudi 9 septembre au vendredi 10.

J'ai fait route toute la nuit vers la barre de Charleston, dont je voyais la tour, lorsque le jour a paru.

J'ai eu connaissance en même temps d'un bâtiment qui était à une si grande distance que je ne pouvais pas juger de sa force; mais voyant que les vaisseaux que j'escortais n'avaient plus aucun risque à courir pour entrer à Charleston, j'ai donné chasse au vaisseau que j'apercevais, qui, de son côté, faisait route sur moi, en sorte que j'ai été bientôt certain que c'était une frégate. J'ai continué à porter sur elle. A huit heures nous n'étions plus qu'à une demi-lieue. Alors elle a arboré pavillon anglais et l'a assuré d'un coup de canon. J'ai mis de mon côté pavillon anglais sans l'assurer, et cette frégate a tout de suite fui vent arrière, se couvrant de voiles. J'ai laissé arriver comme elle, mettant aussi toutes voiles dehors. Je me suis bientôt aperçu que je la gagnais, ce qui m'a empêché de lui tirer des coups de canon de chasse, voulant, avant de tirer, l'approcher à portée de pistolet. A dix heures, j'étais à cette distance; j'ai mis pavillon fran-

çais et tiré un coup de canon à boulet. Ce bâtiment qui n'avait que vingt canons de neuf et six canons de quatre s'est défendu avec une bravoure dont on ne saurait trop faire l'éloge. Enfin à onze heures cinq minutes, il a amené après avoir eu son mât d'artimon coupé, ainsi que son grand mât, et bientôt après le mât de misaine a suivi les deux autres. Ce brave capitaine s'appelait Thomas Makonsay, fils de l'amiral de ce nom. La frégate est l'*Ariel*, doublée en cuivre; lancée à l'eau depuis quinze mois, elle avait fait quatre-vingt-dix prises sur cette côte et était sortie de Savana depuis douze jours, ignorant entièrement l'arrivée de M. le comte d'Estaing.

La résistance de M. Makonsay m'a été funeste; j'ai eu douze hommes tués raides, et environ treize blessés gravement. La perte en hommes a été égale de part et d'autre, mais la frégate anglaise a été rasée comme un ponton. Il ne lui est resté que trois tronçons de mâts avec son beaupré. A midi, je n'ai point observé la hauteur; je me suis occupé du soin de mettre un canot à la mer pour amariner ce bâtiment, ce qui était très difficile, tous mes palans ayant été coupés.

Du vendredi 10 au samedi 11 septembre.

J'ai passé une partie de l'après-midi pour débayer ma prise et tâcher de sauver quelque partie de sa mâture qui était à la mer. A trois heures j'ai donné une remorque à l'*Ariel*, et laissé arriver au sud-ouest pour rallier l'armée.

Du samedi 11 au dimanche 12.

Les vents au nord-est, assez beau temps. Je suis resté au mouillage, occupé à réparer les avaries du combat qui sont considérables, tous mes haubans ayant été coupés ainsi que toutes mes manœuvres courantes; mes voiles hachées, et mon grand mât percé de part en part; je suis obligé de le jumeler; mon beaupré est aussi percé et mes liures cou-

pées; il y a un coup de canon dans le mât de misaine, et un autre dans l'artimon. Quant à la prise, elle est toujours mouillée à côté de moi, et j'ai demandé à M. de Croves de vouloir bien nommer un officier pour la commander et un équipage pour enter des mâts de hune sur ses mâts coupés.

L'état déplorable où je suis ne me permet pas d'y laisser un seul homme, ayant surtout ordre de me réparer vite pour continuer ma croisière.

MÉMOIRE INÉDIT

SUR LA RÉORGANISATION DE LA MARINE

Par LAPÉROUSE

La meilleure constitution d'une marine militaire serait celle qui réunirait à la plus grande économie, l'avantage d'avoir des capitaines jeunes et éclairés, dont une ambition satisfaite élevât l'âme, et qui, devenus officiers généraux à quarante-cinq ans après quinze ans de commandement, fussent encore d'âge à pouvoir être mis pendant vingt ans à la tête des escadres ou des armées navales.

L'ordonnance sur la régie des ports ne laisse presque rien à désirer sur le premier objet, et la constitution ancienne de la marine se prêtait parfaitement aux nouveaux règlements qui ont été faits... plusieurs officiers avaient sur les constructions toutes les connaissances nécessaires pour entrer dans les plus petits détails... le service du port qui comprend la garniture, la voilerie, la corderie, la tonnerie, les différents mouvements des vaisseaux dans le port, tous ces objets sont les mêmes que ceux sur lesquels les officiers étaient précédemment obligés de s'instruire ; enfin, l'artillerie avait toujours été dirigée par le corps militaire, et on paraissait ne lui avoir adjoint l'administration, que parce que le système était que son influence fût générale quoique son inutilité (au moins dans cette partie) fût sentie. Tout est rentré dans l'ordre ; le plan le plus sage a succédé à la confusion... l'officier fait construire les vaisseaux qu'il doit commander, est chargé de leur conservation, dirige les ateliers de tous les objets nécessaires à l'armement et équipement général des vaisseaux, etc. L'adminis-

tration reçoit les matières premières que les officiers doivent faire mettre en œuvre; le corps militaire assiste aux recettes et juge de la qualité de ces matières... Toute comptabilité est dévolue à l'intendant; il fait tenir registre des consommations ainsi que de la quantité d'ouvriers qui travaillent dans le port, passe en revue tous les officiers et autres entretenus, ordonne les paiements, etc... Il résulte de la combinaison de ces deux puissances l'accord le plus parfait, et j'ose assurer que les petits abus inséparables des établissements humains ne porteront jamais qu'un léger préjudice à un édifice élevé avec autant de sagesse.

Mais l'objet important d'une marine militaire étant de combattre avec avantage les ennemis du roi, il ne suffit pas au gouvernement que le meilleur ordre soit établi dans les ports, si les causes de nos malheurs passés subsistent toujours. Ces causes ont leur racine dans la constitution de la marine actuelle. On n'y parvient au grade de capitaine qu'à l'âge de quarante-cinq ans. Presque tous les officiers qui sont indépendants du service par leur fortune ont quitté avant d'avoir atteint ce grade; je pourrais citer plusieurs lieutenants de la plus grande espérance, qui ont été rebutés par l'impossibilité morale où ils se trouvaient de pouvoir parvenir aux grades supérieurs, à l'époque où ils auraient été utiles... Ceux auxquels le service est nécessaire le font avec dégoût, sans zèle, et n'aspirent enfin au brevet de capitaine de vaisseau que pour que l'augmentation de leurs appointements leur procure plus d'aisance... Voilà le tableau vrai et fidèle de l'inertie dans laquelle a languie la marine... Je sais qu'on doit distinguer quelques capitaines dont l'âme ayant beaucoup de ressort a résisté aux vices de la constitution... Quelques avantages particuliers, la confiance du ministre, le choix fréquent qu'on a fait d'eux dans les différentes occasions, tous ces motifs les ont exaltés et rendus propres au service; mais le plus grand nombre est nul, et le mal est pour eux sans remède.

Comment d'ailleurs établir dans un vaisseau ce gouvernement sévère et despotique exercé avec tant de raison par les nations les plus libres ? Tous les officiers, depuis le capitaine jusqu'au dernier enseigne, sont du même ordre ; le second et le troisième ont souvent été gardes de la marine avec celui qui commande, ont contracté cette familiarité que l'âge et l'égalité de naissance donnent, et qu'une commission passagère pour commander un vaisseau ne peut anéantir. Les juges de ce capitaine en arrivant au département seront ces mêmes officiers, dont il aura peut-être eu à réprimer l'insubordination. Il peut lui-même rentrer dans la classe des subalternes et être employé sur un vaisseau, dont le chef, recherchant le suffrage du plus grand nombre, lui donnera des désagréments toujours approuvés par ceux que sa sévérité aura indisposés... Enfin, l'usage de faire du capitaine le munitionnaire de ses officiers ne peut être anéanti qu'en leur substituant une classe d'hommes accoutumés à la nourriture grossière des matelots¹. Dès lors, l'air des entreponts sera plus salubre, parce qu'il ne sera plus corrompu par le séjour des bestiaux ; on aura plus d'espace pour le combat ; des canons prendront la place des chambres, les bâtiments seront distribués à l'anglaise, et auront des sabords dans la chambre du conseil ; enfin le capitaine, n'étant plus retenu par des considérations nuisibles au bien du service, pourra établir les règlements les plus rigoureux et les faire exécuter avec fermeté.

Je connais les raisons qu'on opposera à ce que je propose : « Quelle confiance, dira-t-on, le capitaine pourra-t-il prendre en des hommes inconnus, auxquels cependant il sera obligé de confier le soin des batteries d'où dépend le succès du combat ? Pourquoi ne pas continuer à leur préférer des gentilshommes guidés par l'honneur, et auxquels le gouvernement est en quelque sorte obligé de procurer

1. Ici, il semble y avoir une lacune dans le texte.

du service, puisque leur naissance ne leur permet pas d'embrasser un autre état? Le matelot aura-t-il la même considération pour un officier marchand que pour un homme de condition, souvent proche parent du capitaine? Le corps de la marine, enfin, ne verra qu'avec douleur ce nouvel établissement qui ferme la porte de la marine aux enfants et aux neveux des plus anciens officiers? »

Si cette marine est éclairée sur ses vrais intérêts, elle doit voir que tout ce qui peut contribuer à ses succès est à son avantage; qu'une guerre aussi malheureuse que la dernière entraînerait vraisemblablement sa destruction entière; que si la nouvelle constitution qu'on propose diminue le nombre des officiers et des gardes de la marine, ceux qui seront conservés, ou admis à l'avenir, parviendront aux grades dans la vigueur de l'âge, et auront commandé des vaisseaux à l'époque où, suivant l'ancienne constitution, ils auraient à peine commandé un quart.

On ne peut pas de plus se dissimuler que les grands talents sont inutiles aux subalternes... Il suffit à ces derniers d'être bons marins. Le capitaine et son second qui peut lui succéder ont seuls besoin de posséder les connaissances de l'officier; ainsi leur éducation doit être différente. Les premiers, formés de bonne heure pour le commandement, seront pris dans la classe de la noblesse; ils subiront un examen sévère avant d'être admis dans la compagnie des gardes de la marine, et ne parviendront au grade de lieutenant qu'après six ans complets de navigation. Les autres, choisis parmi les capitaines marchands et corsaires, auront contracté depuis longtemps l'habitude de commander aux matelots; les brevets du roi dont ils seront honorés, et les égards que les capitaines auront pour eux rendront nulle la vaine objection du peu de considération de l'équipage pour cette dernière classe d'officiers. Quant au danger de leur confier le commandement des batteries pendant le combat, j'ose assurer que parmi les hommes que je propose, le très

grand nombre est plein d'honneur et de courage; et ce courage sera encore augmenté par l'émulation qui régnera entre la marine commandante et la marine auxiliaire, à laquelle il ne faut pas entièrement fermer la porte de l'avancement; mais il convient d'y apporter la plus grande attention, et de ne rien accorder à la faveur.

L'avantage qui résulte de ce nouvel ordre de service est d'avoir un corps d'officiers subalternes par leur constitution, pour lesquels un brevet de capitaine de brûlot, et la croix de Saint-Louis après vingt-cinq ans de services seront une très grande fortune; qui, enlevés au commerce pendant la guerre, lui seront rendus à la paix; auxquels il ne sera accordé des retraites très modiques que lorsque l'impossibilité de servir encore aura été bien démontrée; et qui enfin seront pour le roi d'une très petite dépense, puisqu'ils ne jouiront que de la demi-solde lorsqu'ils ne seront pas employés. Mais je crois qu'il convient de leur accorder beaucoup de privilèges dans la marine marchande, et d'établir des règlements qui obligent, en quelque sorte, les négociants à les préférer.

La marine commandante resterait composée de trois vice-amiraux, douze lieutenants généraux, vingt-quatre chefs d'escadre, deux cents capitaines, deux cents lieutenants, et soixante gardes de la marine.

Les vaisseaux et frégates ne pourraient être commandés que par des capitaines ayant des lieutenants en second. Ces lieutenants seraient chargés du détail, et l'importance de leur service les formerait de bonne heure au commandement auquel ils parviendraient vers l'âge de trente ans, après quinze ans de navigation.

Les corvettes seraient confiées à des lieutenants; les flûtes, gabares, etc., aux officiers auxiliaires.

Par ce nouvel ordre de service, le capitaine qui aurait déjà commandé ne se trouverait plus subalterne. La distance de lui à tous les autres officiers serait très grande, et

conséquemment la subordination très exacte; toutes les dées qu'il aurait sur son métier seraient vastes, parce qu'il n'aurait jamais ignoré qu'il était destiné à commander de très bonne heure, et que, n'étant dans son vaisseau l'égal de personne, il serait trop humiliant pour lui d'avoir besoin des lumières des autres; enfin le feu de l'âge, et la perspective certaine d'une grande fortune militaire, le porteraient vraisemblablement à faire des manœuvres hardies et brillantes, qu'un homme qui n'est pas prodigieusement exalté n'entreprend jamais.

Ce nombre de 400 officiers suffirait aux deux services de la mer et du port, dont les directeurs et sous-directeurs seraient toujours capitaines de vaisseau. Mais on pourrait attacher fixement aux ateliers les officiers de port, ce qui ne changerait absolument rien à la nouvelle forme. Toutes les parties du service aboutiraient également au directeur général, et de celui-ci au commandant. Les lieutenants de vaisseau qui ne seraient pas à la mer ou en congé continueraient à faire les appels des ouvriers, et seraient à même de prendre les connaissances qui pourraient leur être nécessaires, s'ils parvenaient aux places de directeurs; enfin lorsque pendant la guerre ils seraient tous employés à la mer, le service du port se ferait également, parce qu'ils n'y sont pas absolument nécessaires, quoique très utiles.

Les officiers de port, fixés aux détails, et jamais détournés par le service de la mer, auraient un esprit d'ordre et de méthode peut-être supérieur à celui qui règne aujourd'hui, quoique je sois infiniment persuadé que dans ce moment aucune plainte ne peut être justement formée à cet égard; mais il est vraisemblable qu'ils atteindraient le point de perfection dans cette partie à laquelle ils seraient toujours attachés. Il naîtrait de cet arrangement une résistance utile aux intérêts du roi, parce que les officiers de port seraient moins complaisants pour les capitaines qui feraient des demandes indiscrettes; et que réciproquement les capitaines

auraient recours aux directeurs lorsque les refus seraient injustes.

Les troupes de la marine conserveraient la même formation. Les compagnies seraient également données aux lieutenants de vaisseau, mais les lieutenants de ces compagnies seraient choisis parmi les fourriers dont le plus grand nombre resteraient à terre, et coopéreraient avec le major à la meilleure tenue de cette troupe.

Trente gardes de la marine à Brest, et trente à Toulon, seraient commandés dans chacun de ces deux ports par un capitaine de vaisseau et trois lieutenants, et ces quatre officiers suffiraient au petit nombre de jeunes gens qu'il serait impossible d'employer sur les vaisseaux; et si la dignité de la place d'amiral exige une compagnie de gardes du pavillon, celle des gardes de la marine demeurerait supprimée et les soixante gardes resteraient attachés à l'amiral. Il est inutile de démontrer la rapidité de l'avancement dans un corps où 200 lieutenants recrutent 200 capitaines; on en peut juger par la marine actuelle, où il n'y a que 150 capitaines pour environ 700 lieutenants ou enseignes. Cette nouvelle constitution est préférable, suivant moi, à celle de 1689. En diminuant le nombre des officiers de la marine, elle promet des avantages considérables à ceux qui sont conservés, met tous les marins du royaume à portée de faire connaître leurs talents, et de les employer au service de leur patrie, et je n'y connais aucun inconvénient.

Si on ne hâte point l'exécution de ce projet, et si les circonstances permettent d'y penser, celles d'une guerre prochaine la rendent impraticable, et l'on ne doit à cette époque s'occuper d'aucun grand changement, mais faire un règlement qui mette dans le plus grand jour la bonne ou la mauvaise conduite des capitaines. J'ai déjà parlé dans un autre mémoire d'un conseil de marine où tous les capitaines seraient jugés au retour de leurs campagnes; je le crois indispensable pour le bien du service, et l'honneur du Ministre

qui ne sera plus ni trompé, ni séduit. La forme à donner à ce conseil est presque indifférente, il importe seulement de faire choix d'hommes fermes et irréprochables, de les commissionner pour un ou deux ans seulement, et d'adjoindre à ces juges des officiers du même grade que le capitaine qui doit être examiné.

Ce règlement est au moins très bon pour un moment de guerre; un certain enthousiasme de gloire qui règne, et qu'on doit aux nouvelles opérations du ministère, le fera d'abord exécuter avec vigueur; on se relâchera sans doute de cette sévérité, on exigera moins des capitaines, et ce conseil enfin ne sera peut-être, dans la suite, qu'une assemblée inutile de marins, portés à tout excuser, parce que les juges auront eux-mêmes besoin d'indulgence. C'est la graduation naturelle de beaucoup d'établissements humains, mais le bien momentané qu'aura produit le règlement est de la plus grande importance, et nous lui devons peut-être le succès de la première guerre.

On ne peut aussi dissimuler au Ministre que le nombre des officiers de la marine ne suffit pas aux besoins du service de mer pendant la guerre; que si l'état-major d'un vaisseau peut être diminué de moitié à la paix, il ne saurait être trop considérable un jour de combat, et que c'est pour ce seul jour que tous les frais des armements sont faits.

C'est inutilement qu'on proposerait d'augmenter le corps par une nouvelle promotion; le peu de gardes de la marine qui nous restent sont extrêmement jeunes et n'ont point navigué. C'est tout perdre que d'en porter le nombre à cinq ou six cents, le dernier serait du même âge que le premier, et parviendrait au grade de capitaine de vaisseau vingt ans plus tard.

Ainsi l'on est évidemment forcé à recourir à la marine marchande dans laquelle on peut trouver des hommes très braves, bons marins, et très propres enfin à compléter l'état-major des vaisseaux. Il serait très agréable à la marine qu'il

ne fût accordé que des brevets de lieutenants de frégate à ces nouveaux officiers. Les enseignes sont commandés par des capitaines de brûlot, et il n'est que trop connu que plusieurs enseignes ont vingt ans de service ; les lieutenants de frégate, au contraire, ne commanderaient qu'aux gardes de la marine, qui par leur âge et leur grade ne doivent avoir aucune prétention. L'ordonnance de 1764, relative aux lieutenants de frégate, serait suivie sans aucun changement, et si les circonstances permettaient d'exécuter un jour le nouveau plan que j'ai proposé au commencement de ce mémoire, le Ministre aurait un fonds d'officiers auxiliaires pour commencer le grand ouvrage. On pourrait dans ce moment accorder des prérogatives un peu considérables dans la marine marchande à ces nouveaux officiers, afin que les meilleurs capitaines marchands, ainsi que les marins de la compagnie des Indes, ne dédaignassent point une grâce du roi dont ils doivent être flattés.

Pour remplir cet objet, il serait nécessaire d'envoyer dans les différents ports des personnes éclairées, auxquelles il serait donné des commissions pour inspecter les commissaires aux classes, afin de cacher leur mission, et de les mettre à portée de connaître les marins dignes par leurs talents et leur courage d'être faits officiers. Ces personnes proposeraient des sujets au Ministre. Un séjour de quelques mois leur ferait connaître les talents, la conduite, les bonnes mœurs des différents officiers marchands de leur département, et si ces commissaires étaient dignes de la confiance du ministre, ils ne seraient guidés dans leur choix par aucun intérêt humain. Il importe si fort d'être juste, qu'un choix indigne d'un homme déshonoré ou d'une trop vile naissance priverait le service des meilleurs marins qui refuseraient un emploi qu'un mauvais sujet aurait obtenu.

ARCHIVES DU MINISTÈRE DE LA MARINE

DOCUMENTS RELEVÉS

Par M. GABRIEL MARCEL

Bibliothécaire à la section géographique de la Bibliothèque nationale

Monseigneur,

Après ma campagne de la côte malabare dont j'ai eu l'honneur de vous rendre compte, vous avés eu la bonté de me marquer que mon brevet de lieutenant de vaisseau me seroit expédié incessamment ; j'ai été compris quinze mois après dans une promotion de cent lieutenants dont j'estois le quarantiesme. La manière flatteuse dont vous m'avés accordé la croix de Saint-Louis est d'un prix inestimable pour moi, mais si j'estois resté en Europe, j'avois des titres pour l'obtenir trois ans plus tost.

Trois officiers de mon vaisseau, qui se sont distingués, ont obtenu les grâces du Roi ; le capitaine doit-il en être exclu ? Enfin, je suis à Paris par vos ordres depuis près de deux mois et j'ai fait mes efforts pour remplir les vues que vous avés eu sur moi.

J'ai l'honneur d'être, Monseigneur, avec le plus profond respect, votre très humble et très obéissant serviteur.

LAPÉROUSE.

A Versailles, le 5 juillet 1777.

DOSSIER LAPÉROUSE

Archives de la marine.

Monseigneur,

J'ai couru nuit et jour pour me rendre à Brest ; parti de Paris le jeudy au soir, je suis arrivé le dimanche. J'ai appris

à six lieues de Brest que M. Hector¹ étoit à sa campagne, j'y ai passé pour lui remettre vos paquets ; il les a expédiés le soir mesme, mais M. d'Albert avoit mis à la voile depuis quelques heures. J'ai trouvé à mon arrivée l'armement très avancé et surtout soigné avec une perfection qui ne peut me laisser rien à désirer ; mais je suis obligé de laisser à terre une partie des moyens qu'on avoit accumulés par vos ordres parce que nos vaisseaux ne peuvent suffire à tout contenir. Obligé de choisir entre les effets de traite et des farines, j'ai cru qu'il me seroit plus aisé de remplacer les vivres que tout autre article, et, après avoir bien réfléchi sur le projet de ma navigation, je me suis convaincu qu'au bout de deux ans, après avoir passé le détroit de l'*Endeavour*, je trouverois à Timor ou à l'île du Prince le riz qui me seroit nécessaire, et qu'à cette époque mes farines seroient entièrement détériorées. Ainsi je laisse à Brest cent quarts de farine avec quelques caisses de biscuit.

Je n'ai peu également embarquer la *choucrou*t d'Hollande ; elle étoit entièrement pourrie, voilà la seule chose qui nous manque, en partie seulement, parce nous en auons trouué une petite quantité dans les magasins de Brest.

A mon arriuée, je fus à bord des deux batiments, j'y fus receu aux cris de viue le Roi. La joye étoit peinte sur tous les visages, il me fut représenté bientost après qu'un armement ordinaire ne duroit que dix à douze jours, mais que le nôtre avoit exigé huit ou dix semaines, et que pendant ce temps les équipages n'avoient que la demi-solde. J'osai promettre, Monseigneur, de vous solliciter de leur accorder la solde entière depuis le moment où la chaudière a été établie à bord. C'est un très petit objet, parce qu'il n'y a jamais eu que quarante ou cinquante personnes par bâtiment, et cette faveur ne peut être d'aucune conséquence,

1. François ou Charles Hector, comte d'Albert de Rions, né à Avignon le 19 février 1728, chef d'escadre en 1784, contre-amiral le 1^{er} janvier 1792 mort le 3 octobre 1802.

cette campagne ne pouvant être comparée à aucune autre. M. le comte Hector a l'honneur de vous supplier par le mesme courier de nous accorder cette grâce.

Je crois pouvoir vous assurer, Monseigneur, que nous mettrons en rade positivement le 11. Nous y serons trois jours pour acheuer nos arrangements et compléter les hardes des matelots et le 15 nous mettrons à la voile. Il eut été, à la rigueur, possible de gagner deux ou trois jours, mais nous n'aurions pas été parfaitement arrangés et je vous assure que nous regagnerons bien certainement ce temps-là dans les autres relaches.

J'ai l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Monseigneur, votre très humble et très obéissant serviteur,

LAPÉROUSE.

A Brest, le 5 juillet 1785.

*Lettre autographe de la collection
de M. Charavay (Eugène), expert en autographes.*

Monseigneur,

J'ai l'honneur de vous représenter que M. de Clonard a servi en second sur mon vaisseau l'espace de trois ans, que ses connaissances dans son métier sont au-dessus de son âge et son zèle au-dessus de tout éloge; il a reçu deux blessures au siège de Mahé, vous avez eu la bonté de lui accorder une pension de 300 livres. Je vous demande pour lui, Monseigneur, de retirer cette grâce du Roi et de lui donner la croix de Saint-Louis, c'est la ramener à sa première institution. Nous avons combattu les seuls ennemis que le Roi eut alors sur la terre. Cette faveur exaltera l'âme de tous les jeunes gens : j'ose assurer que l'espoir d'une pareille grâce lui fera faire des prodiges à la première guerre; ceux qui sont ses anciens au service n'auront point à se plaindre, puisque le nombre des chevaliers de Saint-Louis n'est point

limité, et que dans tous les tems cette croix a été le prix des faits militaires.

Quant à moi, Monseigneur, la manière flatteuse dont vous m'avez accordé les grâces du Roi ne me laisse à désirer que des nouvelles occasions de témoigner mon zèle. J'ai cherché à acquérir les connoissances les plus détaillées sur l'Inde surtout relativement à mon métier, et j'ose vous assurer qu'en tems de guerre je puis y être utile.

Au défaut de bâtimens à combattre, il est cent petits comptoirs qu'une seule frégate peut attaquer avec succès, et si pendant la paix vous vouliez châtier les Marattes, je m'offre à servir dans cette expédition, ou dans telle autre occasion où il vous plaira me donner un commandement. J'ai aussi l'honneur de vous représenter qu'ayant fait le voyage de Paris pour vous rendre compte de ma campagne de Madagascar, je crois qu'il seroit juste que j'eusse voyagé aux frais du Roi. Je ne sollicite point, Monseigneur, cet argent à titre de grâce, et si ma demande ne vous paroît pas fondée, elle ne paroîtra plus sous vos yeux.

Je dois aussi ne pas vous laisser ignorer que depuis votre lettre du 3 mars 1776 à M. de Ternay, j'ai commandé l'*Iphigénie*, et mon ordre portoit M. de La Prouse, lieutenant de vaisseau ; cependant M. Maillard n'a voulu me payer que comme enseigne ; vous savés, Monseigneur, quelles étoient vos intentions à cet égard.

Si je ne puis avoir un commandement dans ce moment, j'ai l'honneur de vous demander un congé. Je vous solliciterai, à mon retour, un département pour ne pas perdre mes appointemens ; mes titres seront que depuis vingt et un ans, je n'ai pas été quatre mois absent du service du Roi.

J'ai l'honneur d'être avec respect, Monseigneur, votre très humble et très obéissant serviteur.

LAPÉROUSE.

COPIE D'UNE LETTRE ADRESSÉE

PAR M. DE LAPÉROUSE A MADAME LA BARONNE DE RIVIÈRES

A A LBY, EN LANGUEDOC¹

Cette lettre n'est pas datée, mais il résulte de son contenu qu'elle est adressée de Brest, postérieurement à la guerre d'Amérique.

Je suis pénétré de reconnaissance ma chere cousine des marques d'amitié que nous recevons sans cesse de vous, je nai jamais eu plus grand besoin de consolation, et quoique mon père fut accablé d'infirmités, j'aimois a croire que la providance le laisserait sur la terre pour y donner l'exemple de toutes les vertus.

Jespere quenfin cette éternelle affaire de lorient me permettra de revoir incessamment, ce peyis cette famille, ces parents que j'aime de toute mon ame, et avec lesquels mon plus doux bonheur serait de passer le reste de ma vie je ne sçais plus ce que le sort me reserve, parcequayant mis un peu de chaleur dans ma deffensse contre M. de Grasse qui est aujourd'hui generalement méprisé de tout le monde il est possible que M. de Castries men ait sceu mauvais gré, parceque ce general étoit de son choix. Ce n'est quun simple soubson, et la haute opinion que j'ai du caractere de notre ministre, ne me permet encorre guerre de my arreter. j'imagine que Rivieres est de retour de Carcassone, dites lui mille choses de ma part et rapeles lui cet apologue dun voyageur qui courant apres le bonheur dans tout lunivers

1. Cette lettre a été communiquée par M. le général de division en retraite Séré de Rivières qui en possède l'original.

le trouva a son retour dormant a sa porte ; je scais que cette leçon me convient encore mieux qua lui.

Adieu ma chere cousine, je suis sans autre compliment
votre

DE LAPÉROUSE.

Jai veu votre beau pere ici, malheureusement il na fait
que passer.

Pièce de la collection d'autographes

De M. Lucien Jeny, conseiller à la Cour d'Appel de Bourges.

Albi, 18 septembre 1712. — Quittance écrite et signée
Galaup de la main du père ou grand-père de Lapérouse pour
une somme de 285 livres reçue d'un sieur de Mesyè en à
compte d'une dette de 1200 livres sur l'héritage d'un chanoine
de La Rochelle.

ÉTAT OFFICIEL

DES SERVICES DE LAPEROUSE

De Galaup, comte de Lapérouse (Jean-François), fils de noble Victor-Joseph de Galaup, écuyer, et de dame Marguerite de Rességuier, né le 23 août 1741, au château du Guo, à Albi (province du Languedoc).

Baptisé le 3 octobre 1741, dans la paroisse de Saint-Julien de la ville d'Albi.

Garde de la marine le 19 novembre 1756.

Enseigne de vaisseau le 1^{er} octobre 1764.

Lieutenant de vaisseau le 4 avril 1777.

Chevalier de Saint-Louis le 24 mai 1777.

Une pension de 300 livres sur le trésor royal lui a été accordée le 27 juillet 1777 en considération de ses services dans l'Inde, et surtout pour la part qu'il a eue à la défense de Mahé.

Capitaine de vaisseau à prendre rang le 4 avril 1780.

Pris rang le 9 mai 1781.

Une pension de 800 livres sur l'ordre de Saint-Louis lui a été accordée, en récompense de ses services lors de l'expédition dans la baie d'Hudson, le 14 novembre 1782.

Brigadier des armées navales le 10 juillet 1785.

Chef d'escadre le 2 novembre 1786.

¶ Présumé avoir péri, commandant la frégate la *Boussole* (voyage autour du monde), naufragée à l'île de Vanikoro le ... 1788.

L'Assemblée constituante, voulant consacrer par un témoignage de satisfaction le dévouement de M. de Lapérouse, rendit une loi le 4 mai 1791, portant que sa femme, née Louise-Éléonore Broudou, « conserverait la jouissance des appointements de son mari jusqu'au retour des bâtiments envoyés à sa recherche ».

Une pension de 2400 livres sur les fonds de la caisse des Invalides a été accordée à M^{me} veuve de Lapérouse, par décret du 1^{er} novembre 1804.

CAMPAGNES DE LAPÉROUSE

Embarqué sur le vaisseau le *Célèbre*, commandant de la Jonquière Cabanac (escadre du comte du Bois de la Motte), à la mer en guerre, Amérique, du 22 mars 1757 au 12 novembre 1757.

Embarqué sur la frégate la *Pomone*, commandant de Ternay, à la mer en guerre, du 7 décembre 1757 au 24 janvier 1758.

Embarqué sur le vaisseau le *Zéphir*, commandant de Ternay (escadre de du Chaffault), Amérique, à la mer en guerre, du 22 février 1758 au 21 juillet 1758.

Embarqué sur la frégate le *Cerf*, commandant Bereul de la Malaine, à la mer en guerre, du 15 août 1758 au 16 novembre 1758.

Embarqué sur le vaisseau le *Formidable*, commandant de Saint-André du Verger (escadre du maréchal de Conflans), sortie le 14 novembre 1759, rencontrée, battue et dispersée le 20 dudit par l'escadre anglaise commandée par l'amiral Hawke; à la mer en guerre, du 16 mai 1756 au 20 novembre 1759.

Blessé d'une contusion au ventre et au bras.

Embarqué sur le vaisseau le *Robuste*, commandant de

Ternay, à la mer en guerre, Amérique, du ... 1761 au 12 janvier 1762.

Embarqué sur le *Robuste*, commandant de Ternay (expédition de Saint-Jean de Terre-Neuve), à la mer en guerre, du 1^{er} mai 1762 au 28 janvier 1763.

Embarqué sur le vaisseau le *Six-Corps*, commandant de Chesac, à la mer en paix, du 1^{er} septembre 1763 au 1^{er} octobre 1763.

Embarqué sur la flûte l'*Adour*, commandant de Clugny (côtes de France), à la mer en paix, du 20 août 1765 au 31 janvier 1766.

Embarqué sur la flûte le *Gave*, commandant Le Saige de la Mettrie, à la mer en paix, du 10 juillet 1766 au 1^{er} mai 1767.

Commandant la flûte l'*Adour*, à la mer en paix, du 15 novembre 1767 au 18 mai 1768.

Commandant la gabare la *Dorothée*, à la mer en paix, du 15 novembre 1768 au 1^{er} mai 1769.

Embarqué sur la corvette la *Turquoise*, commandant de Ternay (reconnaissance des côtes avoisinant la rade de Brest), du 14 juillet 1769 au 14 septembre 1769.

Commandant le *Bugalet*, de dix tonneaux, chargé d'établir des signaux sur la côte entre Ouessant et Brest, et d'observer deux frégates anglaises, à la mer en paix, d'octobre 1770 au 30 décembre 1770.

Embarqué sur la frégate la *Belle-Poule*, commandant Thomas d'Orve (Saint-Dominique), à la mer en paix, du 11 avril 1771 au 14 octobre 1771.

Embarqué sur la frégate la *Belle-Poule*, commandant de Ternay, puis Cillart de Surville (Ile de France), à la mer en paix, du 22 janvier 1772 au 14 avril 1773.

Commandant la flûte la *Seine*, campagnes au Bengale, en Chine et dans l'Inde, à la mer en guerre. De concert avec le senant les *Deux-Amis*, il disperse à huit lieues au sud de Bombay une flotte mahratte composée de trois pales de qua-

rante canons et d'une vingtaine de calvates de huit à dix canons; repousse une attaque du prince indien Chirique sur Mahé, du 21 avril 1773 au ... 1775.

Embarqué sur la frégate la *Belle-Poule*, commandant Cillart de Surville (Ile de France), à la mer en paix, du 30 novembre 1776 au 7 mai 1777.

Commandant la flûte le *Serin* (croisière entre Ouessant et Falmouth), à la mer en paix, du 24 février 1778 au 15 mai 1778.

Commandant la frégate l'*Amazone* (armée navale du comte d'Estaing), à la mer en guerre. Prend part à l'attaque de Savannah, à la prise de l'île Saint-Vincent le 16 juin 1779, à celle de l'île de la Grenade le 4 juillet 1779, au combat livré le 6 juillet 1779 devant la Grenade à l'armée navale anglaise de l'amiral Byron. Capture le 10 septembre 1779 la frégate anglaise l'*Ariel*, et le 8 décembre 1779 le corsaire anglais le *Tigre*, du 26 juin 1778 au 31 mars 1780.

Commandant la frégate l'*Astrée*, à la mer en guerre, il soutient le 21 juillet 1781, avec Latouche-Tréville, commandant l'*Hermione*, un brillant combat dans les parages du cap Breton contre une frégate et quatre corvettes anglaises, et s'empare des vaisseaux le *Charlestown* et le *Jack*; bataille de la Dominique, le 12 avril 1782; le 15 du dit, après un combat de deux heures, l'*Astrée* échappe à la poursuite de l'amiral Hood, du 18 décembre 1780 au 14 mai 1782.

Commandant le vaisseau le *Sceptre* et une division composée dudit vaisseau et des frégates l'*Astrée*, commandant de Langle, et l'*Engageante*, commandant de Lajaille, à la mer en guerre. Expédition dans la baie d'Hudson, détruit le 24 août 1782 les établissements anglais à la baie d'Hudson, du 14 mai 1782 au 16 avril 1783.

Commandant la frégate la *Boussole* (voyage autour du monde avec la frégate l'*Astrolabe*), du 11 juillet 1785 au

... 1788, jour présumé du naufrage de ce bâtiment à l'île Vanikoro (Océanie).

Pour extrait :

FABRE D'ÉGLANTINE.

Vérifié : Le Conservateur adjoint

OCTAVE DE BRANGES.

Le Conservateur, chef de bureau

A. GALLET DE KULTURE.

Le Conseiller d'État directeur de la comptabilité générale

DELARBE.

COMMUNE D'ALBI

*Extrait du registre des actes de baptême
de la paroisse de l'église de Saint-Julien de la ville d'Albi.*

L'an mil sept cent quarante un, et le vingt troisième août, a été ondoyé par permission de Monseigneur l'archevêque accordée à cause du danger de mort au fils de M. Galaup, et ce par nous vicaire de Saint-Julien. Présent Laurent Poulhiès qui a signé avec moi.

Signé : POULHIÈS, BOYER, vicaire.

L'an mil sept cent quarante un et le troisième jour du mois d'octobre après-midi, les cérémonies du baptême ont été supplées à noble Jean-François de Galau, fils de noble Victor-Joseph de Galaup, escuyer habitant d'Albi, et de dame Marguerite de Rességuié, mariés, lequel est né le vingt et troisième d'août dernier, environ à sept heures du matin dans la maison de campagne de son dit père, située au lieu du Guô, dans la présente paroisse et a été ondoyé le vingt et troisième même jour de sa naissance par M. Boyer, notre vicaire, dans ladite maison de campagne.

Parrain, M. Jean-Antoine de Galau, ayeul paternel, à présent prestre et chanoine de l'Église collégiale Saint-Salvi, et mareine dame Françoise de Moli, son ayeule mater-

nelle. Présents ledit noble Victor-Joseph de Galaup, père, la dame Marguerite de Resseguié, mère, M. Jacques Salvi de Druilhet, prêtre chanoine de Saint-Salvi et autres signés :

Galaup père, Rességuier de Galaup, F. de Moly, Druillet Galaup, Gorsse, trésorier, Valat Dales, curé.

Pour extrait conforme,

Albi, le 4 novembre 1887.

Le maire d'Albi,

Signé : SOULAGES.

Vu par nous, Veyriac, juge président dévolutaire au tribunal de première instance d'Albi (Tarn), pour le président empêché, pour légalisation de la signature de M. Soulages, maire à Albi.

Albi, le 4 novembre 1887.

Le président,

Signé : VEYRIAC.

Ici est apposé le
timbre du tribunal.

Extrait des registres des actes de naissance de la paroisse de Saint-Salvi d'Albi, déposés dans les archives de la commune d'Albi, chef-lieu du département du Tarn.

L'an mil sept cent quatre-vingt-six, et le sept de mars, a été baptisé dans cette église en présence du consentement de nous, curé, soussigné, par messire Tristan de Jouglas, curé de la paroisse de Rouffiac, au présent diocèse, Jean-François-Charles Salvy de Barthès, né la veille à cinq heures du matin ; fils de noble Bernard-Louis de Barthès, et de dame Victoire-Henriette-Marguerite-Claire de Galaup, mariés de cette paroisse. Le parrain a été messire Jean-François de Galaup-Lapeyrouse, oncle maternel, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis, et de l'ordre de Cincinnatus, dans les provinces unies de l'Amérique, capitaine des vaisseaux du Roi, commandant à présent les frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*, destinées par le Roi à faire le tour

du monde. — Représenté par messire Armand-Eustache de Druillet, prêtre, prévôt du chapitre de cette église, cousin maternel. — La marraine Dame-Marie-Blanche-Charlotte-Adélaïde de Barthès, tante paternelle; présents, le père signé avec ledit messire de Druillet, la marraine, ledit messire de Jougla, plusieurs autres parents, et nous curé. En foi de quoi :

Druillet, prévôt de Saint-Salvi, Barthès, Boismon, Barthès fils, Genton de Villefranche, Dalmas de Labessière, L.-E. Broudou de Lapérouse, Clayrac de Villefranche, Galaup de Dalmas, Jougla de Poulan, l'abbé Jougla de Poulan, curé, Chipoulet, curé, signés.

En marge de l'acte est écrit : le nom de LAPEYROUSE porté dans l'acte ci-contre, a été rectifié en celui de LAPÉROUSE, en vertu de l'ordonnance du Roi du 11 août 1839.

Albi, le 14 janvier 1840.

Le maire,

Signé : DEFOS.

Pour extrait conforme,
Albi le 19 février 1863,

Le maire,

PAUL PRUNET, adjoint.

Vu par nous, président du tribunal de première instance séant à Albi, chef-lieu du département du Tarn, pour légalisation de la signature de M. Prunet, adjoint au maire de la commune d'Albi.

A Albi, le 21 février 1863.

Le président,

Signature illisible.

Ici est apposé le
timbre du tribunal.

EXPÉDITION DE LA BAIE D'HUDSON

(1782)

EXTRAIT DU JOURNAL DE PIERRE-BRUNO-JEAN DE LA MONNERAYE,
GARDE DE LA MARINE EN 1787,
CAPITAINE DE VAISSEAU
ET CHEVALIER DE L'ORDRE ROYAL ET MILITAIRE DE SAINT-LOUIS EN 1815,
MIS EN RETRAITE LE 1^{er} NOVEMBRE 1817,
PUIS NOMMÉ CONTRE-AMIRAL HONORAIRE,
COMMUNIQUÉ PAR SON FILS, M. CH. DE LA MONNERAYE,
SÉNATEUR.

15 mai 1782. — De Langle reçoit du marquis de Vaudreuil l'ordre de quitter le vaisseau *l'Expériment* pour prendre le commandement de la frégate *l'Astrée* de 36 canons de 12, M. de Lapérouse qui la commandait ayant été nommé à celui du vaisseau le *Sceptre* de 74.

Je passai comme second avec de Langle.

Une division composée du *Sceptre*, de *l'Astrée* et de *l'Engageante* reçut ordre de se tenir prête à partir pour une expédition secrète. Nous ne devions qu'à une certaine latitude ouvrir nos instructions.

On embarqua sur notre frégate un fort détachement du régiment d'Auxerrois; le *Sceptre* et *l'Engageante* reçurent aussi des troupes et quelques pièces d'artillerie de campagne.

31 mai 1782. — Nos vivres et notre eau complétés, nous appareillâmes de la rade du Cap-Français, manœuvrant au nord pour sortir par les débouquements de Saint-Domingue. Notre course journalière au nord, soutenue par des vents favorables, nous faisait remonter rapidement les degrés du nord. Habitué, depuis longtemps, à la chaleur des îles, nous trouvions, pendant les nuits surtout, la température bien froide; ignorant le lieu de notre destination,

nous n'avions eu garde de nous précautionner de vêtements chauds, dont alors nous sentions l'extrême besoin.

20 juin 1782. — Nous arrivâmes, le 20 juin, sur le banc de Terre-Neuve que nous coupâmes. Le temps et l'état de la mer nous permirent d'y pêcher, et nous y primes quelques belles morues, dont nous nous régâlâmes. Là, nous apprîmes que notre expédition était pour la baie d'Hudson afin d'y détruire, s'il était possible, les établissements des Anglais, dans cette partie du nouveau monde.

Courant toujours au nord, le temps souvent très brumeux, nous nous engageâmes, par le travers de la baie des Esquimaux, dans une banquise de glace fort considérable dont nous éprouvâmes beaucoup de difficultés à nous retirer (3 juillet 1782). Notre route nous élevant de plus en plus au nord, nous rencontrâmes les brumes les plus épaisses, conservant, autant que nous le pouvions, la vue du *Sceptre* qui, lorsque nous nous perdions dans la brume, faisait sonner sa cloche, battre la caisse, et tirer des coups de canon. Ce fut dès lors que notre navigation commença à devenir dangereuse : la brume la plus épaisse ne nous donnait qu'un horizon extrêmement rétréci ; nous courions le risque d'aller nous jeter sur des montagnes de glace d'une hauteur prodigieuse, flottant sur la mer, dans toutes les directions que leur imprimaient les vents ou les courants ; elles ont souvent des éperons semblables à des récifs, sur lesquels on se briserait comme sur des rochers ; des matelots veillaient à chaque bossoir pour les signaler promptement. Un jour que j'étais de quart, sous les deux huniers, le perroquet de fougue sur le mât, nos vigies crient : « Montagne de glace à bâbord ! » Étant amuré à tribord, je n'ai que le temps de l'apercevoir ; nous n'en étions éloignés que d'une portée de pistolet ; ayant peu d'aire, y-a-t-il assez d'espace pour virer ? J'envoie vent devant, à tout risque, en faisant servir le perroquet de fougue et l'artimon ; l'*Astrée*, gouvernant bien, vire, la brigantine venant araser

la glace, et nous parons; l'indécision nous eût perdus. Le métier de la mer exige un coup d'œil juste et la plus prompte exécution; j'ai connu d'excellents officiers auxquels manquaient ces qualités.

Lorsque ces brumes épaisses se dissipaient, et que le soleil paraissait sur l'horizon, nous jouissions souvent du spectacle le plus nouveau et le plus intéressant. Nous rangions des montagnes de glace d'une incroyable élévation; dans les crevasses qu'elles formaient, si le soleil y exerçait son influence, de grands réservoirs d'eau dégelée, s'y formant, s'épanchaient en cascades et en nappes d'eau, avec un grand fracas, dans la mer; le soleil, en dardant ses rayons sur ces volumineuses chutes d'eau, en variait indéfiniment les couleurs et en rendait le tableau complet. Quelquefois ces montagnes de glace bornaient, à une certaine distance, notre horizon; leur hauteur variée, leurs formes toutes différentes, semblaient nous présenter l'aspect d'une ville forte avec ses tours, ses clochers, ses palais de cristal de roche. D'autres fois, c'était une formidable armée de vaisseaux à trois ponts, rangés en ligne de bataille, qui semblait nous apparaître; dans le champ des illusions, les scènes variaient à l'infini. Après une brume très épaisse, lorsque le soleil du soir venait la dissiper, c'était alors qu'un nouveau spectacle, plus brillant encore, se préparait pour nous: l'astre du jour avait terminé sa carrière à l'ouest et n'y laissait plus apercevoir que le crépuscule du soir, alors qu'au même moment, au point opposé de l'horizon, apparaissait le crépuscule du matin qui, agrandissant peu à peu sa lumière, envahissait, sur nos têtes, la voûte du ciel, et y étendait bientôt partout un manteau brillant et néanmoins très doux à nos yeux. Ces aurores boréales des latitudes élevées ne peuvent être comparées à aucune de celles que nous voyons en Europe; celles-ci n'embrassent qu'une petite partie de l'horizon, tandis que les autres occupent toute la voûte du ciel. Pendant leur durée, à toute heure de

la nuit, je pouvais lire dans les formats de l'impression la plus fine.

Les brumes presque continuelles ne nous permettaient que rarement de prendre la hauteur du soleil ; nous étions donc forcés de naviguer plus d'après l'estime que d'après nos observations.

Nous étions rendus par la latitude du détroit d'Hudson, quand un matin la brume se dissipe tout à coup, le soleil se lève majestueusement, nous apercevons distinctement l'ouverture du canal d'Hudson, les terres qui le bordent des deux côtés, et nous y donnons à pleines voiles le 18 juillet 1782.

Des côtes pelées, dépourvues de toute verdure, ne nous offraient qu'un tableau fort triste, sans aucune apparence de végétation. La mer était belle, le vent bon, nous avançons rapidement, relevant les points les plus en saillie à notre vue. Nous rangeâmes quelques montagnes de glace auprès desquelles le *Sceptre* de 74 canons n'avait l'air que d'une coquille de noix. La mer devant nous semblait ouvrir un passage facile, et nous en profitons pour faire bonne route, lorsque quelques glaçons passèrent près de nous ; bientôt nos vigies nous annoncent qu'une énorme banquise, drossée par le courant, s'avance rapidement sur nous. Courant à sa rencontre, peu de temps après nous en sommes cernés (19 juillet).

Essayer de la refouler était chose inutile ; nous serrons nos voiles et attendons que la débâcle s'opère. Le vent qui passait sur cette vaste étendue de glace rendait l'atmosphère extrêmement froide. Nous descendions du bord, sur ces glaces de formes irrégulières, et communiquions ainsi, sans embarcations, avec nos camarades du *Sceptre* et de l'*Engageante* ; pour se réchauffer, l'on faisait, comme les enfants, des pelottes de neige, et on se livrait des combats.

Si nous apercevions, ce qui souvent arrivait, des loups marins sur les glaces, on leur donnait la chasse, mais sans

succès, par la difficulté de courir sur une surface **non plane** et au contraire hérissée de toutes sortes d'aspérités.

Resserrés comme nous l'étions par les glaces, le vent fraîchit beaucoup et finit par souffler en coup de vent violent, que nous étalâmes sans ancres ni voiles. Nous restâmes ainsi durant trois jours, au bout desquels le courant et le vent ayant drossé les glaces derrière nous, nous n'étions plus serrés par elles, ce qui rendait notre position fort mauvaise. Le poids des glaces qui nous avaient cernés avait empêché la mer de s'élever; ici, au contraire, elle les soulevait et les jetait violemment contre nos bâtiments au risque d'y causer des avaries considérables, surtout à nos doublages en cuivre, qui en souffrirent, en effet, beaucoup. Le mal devint plus grand encore lorsque nous arrivâmes à l'accore de la banquise, où la mer était démontée. Après mainte et mainte difficulté, nous en sortîmes cependant.

Dans cette périlleuse navigation, que de quarts de nuit j'ai passés sur le gaillard d'avant, faisant lofer ou arriver pour éviter les glaces, gelé sous le vent de la ralingue du petit foc, et dans l'impossibilité de me réchauffer lorsque, relevé de quart, j'allais me coucher.

21 juillet 1782. — En longeant la côte de tribord du canal, nous aperçûmes un jour une grande quantité de pirogues d'Esquimaux qui se dirigeaient vers nos vaisseaux (il en existe une au musée de Rennes). La charpente intérieure se compose de petits bois fort légers, unis ensemble avec des nerfs d'animaux; leur forme est longue et pointue aux deux extrémités; elles sont revêtues en entier de peaux de loups marins dont le poil a été enlevé, et artistement cousues ensemble. Au milieu de la pirogue est adapté un cercle en bois, réservant un trou, dans lequel s'assied l'homme qui la conduit, tenant dans les mains un aviron à deux pelles, qu'il trempe alternativement dans l'eau à tribord et à bâbord.

En avant du sauvage sont placés ses instruments de pêche

consistant dans une espèce de harpon dont les pointes sont en os et dentelées. Un autre instrument semble destiné à la pêche de la baleine; la pointe est aussi garnie en os pointus et dentelés: au manche est attachée une longue courroie et une vessie qui semble lui servir de bouée. Je pense que, lorsque la baleine a été blessée et qu'elle se débat, le sauvage n'essaie pas de la retenir, et qu'il la laisse se débattre et mourir; la bouée lui indiquant toujours le lieu où elle est, il la tire alors, et la dépèce sur le rivage. Ces peuples, pour leur nourriture, paraissent faire un grand usage de l'huile de baleine; aussi le sauvage porte-t-il, sur l'arrière de la pirogue, une outre qui en est remplie; ce sont là toutes ses provisions. Ces pirogues, conduites par un seul homme, ont une grande vitesse à cause de leur extrême légèreté; pour peu que la mer soit un peu grosse, elles doivent facilement chavirer, mais le sauvage, nageant très bien, peut facilement les relever et y reprendre place. Hors de la pêche, ces pirogues sont transportées au lieu d'habitation du sauvage.

Bientôt nos vaisseaux en furent entourés; dans le nombre, il y en avait quelques-unes plus grandes, revêtues également de peaux de loups marins, mais ouvertes sur le dessus, comme nos canots, et contenant des familles entières, hommes, femmes et enfants. Tous sont vêtus d'habillements en peaux de loups marins; ils consistent dans une espèce de gilet non ouvert par devant, qui se passe par-dessus la tête, et où les bras s'introduisent dans des manches; les hommes y ont fixé un petit capuchon qui peut, quand ils le veulent, se rabattre sur la tête; ce gilet se prolonge par derrière et y forme une petite queue arrondie. Le tour et cette queue sont garnis de peaux de couleurs différentes, formant bordure; un pantalon long et à pieds, aussi en peaux de loups marins, habille la partie inférieure de l'homme; de larges poches y sont pratiquées des deux côtés pour recevoir leurs provisions. Le costume des femmes est absolument le même à cela près que le capuchon du gilet



est beaucoup plus grand, ainsi que les poches des culottes, parce qu'elles y placent leurs enfants encore petits; la queue du gilet est aussi plus longue que celle des hommes.

Un commerce d'échanges s'établit entre les sauvages et nous; ils n'avaient à nous offrir que des barbes de baleine, que nos matelots acquéraient pour des épingles, des aiguilles et quelques petits clous. Tout ce qui était en fer avait un grand appas pour ces sauvages, mais surtout les sabres et les épées qu'on se gardait de leur donner, vu le mauvais usage qu'ils en auraient pu faire. Nos matelots, fort mal vêtus pour le climat rigoureux que nous habitons, acquirent beaucoup d'habillements de ces sauvages, et ce fut un spectacle fort drôle de les voir, ainsi vêtus, monter dans les hunes et sur les vergues, semblables à des ours ou à des loups marins. Plusieurs de ces sauvages des deux sexes, attirés par nos manières amicales, se hasardèrent à monter à bord : *Kaiba, kaiba!* disaient-ils, en se frappant la poitrine de la main, ce qui, sans doute, était un signe d'amitié. On leur fit voir une chèvre, des moutons, des volailles, qui ne parurent pas exciter leur attention; on les fit se regarder dans un miroir sans plus de succès. On leur présenta de la soupe de l'équipage, qu'ils goûtèrent en faisant la grimace; le vin, l'eau-de-vie qu'on leur donna ne les séduisirent pas davantage. On proposa aux femmes de nous céder quelques-uns de leurs enfants, en leur offrant tout ce qu'elles pouvaient désirer le plus ardemment; elles repoussèrent notre demande avec indignation, tant est fortement gravé par l'Auteur de toutes choses, même chez les peuples les plus sauvages, l'amour des mères pour leurs enfants. Nous traitâmes avec les sauvages pour quelques-uns de leurs chiens qui ressemblent un peu à l'espèce qu'en France nous appelons loups.

Parlons maintenant de la taille et de la figure de ces sauvages : leur teint est olivâtre, leur figure tatouée; peu d'entre eux ont de la barbe, leurs yeux sont petits, leurs

cheveux hérissés semblent huilés; leur figure qui, en général, n'est ni belle ni expressive, ne présente aucun caractère de férocité. Plusieurs portaient des cicatrices apparentes de blessures reçues apparemment dans des combats. Leur taille est fort médiocre, peu d'entre eux m'ont paru dépasser cinq pieds; ils ont beaucoup d'embonpoint. Une chose qui m'a semblé très extraordinaire, c'est que chez tous le sang sort par le nez; est-ce à leur régime, à leur nourriture d'huile de baleine qu'ils le doivent? c'est ce dont je n'ai pu m'assurer.

J'avais traité avec eux pour les pièces composant un habillement d'enfant; je possédais aussi un modèle en petit de leur pirogue, leurs instruments de pêche, les masques dont ils se couvrent le visage pour se défendre de la neige, ainsi que les raquettes qu'ils mettent à leurs pieds pour ne pas enfoncer dans la neige. Tous ces objets, auxquels j'attachais quelque prix, m'ont été enlevés à Brest pendant la Révolution.

Le soir venu et la brise fraîchissant, nos sauvages nous quittèrent pour retourner à la côte. Je m'étais amusé pendant très longtemps à me faire suivre par un sauvage, dans l'espoir qu'il avait d'obtenir le sabre que je lui montrais.

Toujours dans le détroit d'Hudson, notre route se dirigeait vers l'entrée de la baie à laquelle on pourrait bien donner le nom de mer.

De Langle, par un temps clair, fit une très bonne observation de longitude à l'aide de laquelle et des relèvements que nous avions faits des principaux caps, nous dressâmes une carte, celle de M. Bellen pour la côte de Labrador et de ces mers étant très défectueuse. Nous nous servions, avec plus de confiance, d'un routier fait par un capitaine anglais dont j'ai oublié le nom.

Un jour que le calme nous avait surpris, et que nous craignions que le courant nous drossât en sens contraire de notre route, on laissa tomber l'ancre (23 juillet 1782). De

Langle me donna un canot pour aller à terre faire, si je le pouvais, de l'eau et du bois dont nous manquions; j'armai, à tout événement, le canot en guerre, et nous nous dirigeâmes, avec nos fusils, sur la côte. Quelques officiers m'accompagnaient dans cette course, et c'était la première fois que nos pieds touchaient terre, depuis notre départ de Saint-Domingue. Aussitôt débarqués nous nous mettons à parcourir le pays qui, dans quelques coulées abritées seulement, nous offrait un peu de verdure; le reste du terrain est pierreux, sec et aride; pas un arbre ne s'offrait à notre vue. Je rapportai à bord le seul petit arbrisseau que j'eusse rencontré. Nous ne trouvâmes ni rivière, ni ruisseau; dans quelques crevasses de rochers, nous aperçûmes de l'eau provenant de pluies, je pense, ou de la fonte des neiges, mais elle était saumâtre et absolument impotable.

En poursuivant nos recherches, nous rencontrâmes des pierres rangées dans la forme circulaire; une pierre au centre était brûlée et noircie par le feu; quelques débris d'animaux que nous ne connaissions pas, jetés çà et là, nous indiquaient que les sauvages avaient campé dans ce lieu. Ces mêmes indices se répétaient assez souvent, à mesure que nous avancions. Notre désir était de rencontrer l'établissement de quelques sauvages, et, après bien des fatigues, nous y réussîmes enfin. Deux tentes et plusieurs sauvages se présentent à notre vue; nous n'étions, nous, que cinq ou six armés, ayant laissé plusieurs hommes dans notre canot pour le garder. Nous marchons sans crainte vers les sauvages que notre approche ne faisait point fuir. Ils s'avancent même vers nous, en se frappant la poitrine et en criant: *Kaiba, kaiba!* nous répondons de la même manière, en signe d'amitié. Ils considèrent beaucoup nos fusils; était-ce par crainte ou par curiosité? je ne sais, mais pour leur donner une idée de ce que c'était, un oiseau passant sur nos têtes, un de mes compagnons maladroit le tire et ne le tue pas. Nous approchons de leurs tentes pour les examiner;

dans leur langage, ils nous débitent beaucoup de choses que nous ne pouvons comprendre, à ça près du *Kaiba* que, de part et d'autre, nous répétons souvent. Je me présente à la porte d'entrée d'une de leurs tentes, où je n'aperçois que quelques peaux d'animaux étendues sur la terre, plusieurs pierres, au milieu, noircies par le feu. Je me retire, et aussitôt que j'ai quitté la porte, haute tout au plus de 2 pieds $1/2$ à 3 pieds, un des sauvages prend ma place, et, comme si j'eusse souillé sa demeure par ma présence, il se met à défilier une kyrielle de paroles semblables à une prière. Était-ce son bon ou son mauvais génie qu'il invoquait ? je ne le sais pas. Mon indiscrete curiosité ne rompit pas du moins la bonne intelligence qui régnait entre nous. Ces tentes sont en peau de loup marin grossièrement tannée; leur forme est circulaire et d'environ 8 à 9 pieds de diamètre; elles sont soutenues par des pieux liés de manière à laisser un trou au milieu pour faire échapper la fumée.

Près des tentes, étaient réunis les femmes et les enfants des sauvages auxquels nous fîmes des amitiés et quelques cadeaux de boutons en cuivre, qui semblèrent leur faire plaisir. Les femmes étaient tatouées, et sentant l'huile de baleine. « Eh bien, dis-je à Beaujeu, jeune officier au régiment du Cap, que dites-vous de cette moitié de l'espèce sauvage ? — Qu'elles feraient fuir le diable, » me répondit-il. Près des sauvages étaient toutes leurs richesses consistant en pirogues et en instruments de pêche que déjà j'ai décrits. Je ne leur ai pas vu d'arcs ni de flèches, et cependant ils vont à la chasse des animaux, puisque les abords de leurs tentes nous en présentaient les débris. Comment les prennent-ils ? c'est ce que je n'ai pu savoir, dans l'impossibilité de me faire comprendre d'eux. Je m'en retournais vers notre canot, réfléchissant sur l'existence de ces sauvages qui me semblait si malheureuse, obligés qu'ils sont de passer la moitié de l'année dans des trous en terre, pendant que le soleil éclaire l'autre hémisphère et que celui-ci,

dans cette partie, se trouve dépourvu de lumière. Ce n'est qu'en été qu'ils se portent sur la côte pour y faire la pêche; cela fait, ils s'en éloignent pour se retirer dans l'intérieur. Mais les terres qu'ils habitent, m'e disais-je, sont-elles aussi sèches, aussi arides, aussi disgraciées de la nature que celles que nous avons sous les yeux? Que l'homme aux paradoxes, Rousseau, vante, tant qu'il voudra, la liberté et l'indépendance de l'homme sauvage; pour moi, je préférerais de beaucoup l'aliénation d'une part de cette liberté que les sociétés civilisées réclament pour assurer le bonheur de chacun et la sécurité de tous. Nos philosophes tant renommés n'ont puisé leurs principes et leurs systèmes que dans leur imagination délirante; ici c'est la réalité, et, si j'avais été en présence du patriarche de Ferney, ou du citoyen de Genève, j'aurais pu, j'en suis certain, raisonner facilement avec eux, et les mettre en contradiction avec eux-mêmes.

Nous revînmes le soir à bord rendre compte de notre excursion. On appareilla pendant la nuit dirigeant la route vers l'entrée de la baie. Notre navigation ne présenta aucun événement majeur jusqu'à notre arrivée devant le fort du Prince de Galles, où la division mouilla le soir du 9 août, par un beau temps. La nuit fut employée à préparer le débarquement des troupes et de l'artillerie, et le lendemain, à deux heures du matin, elles mirent à terre. Le pavillon français fut arboré à bord de nos vaisseaux; le fort arbora celui d'Angleterre; un officier fut envoyé aussitôt au commandant pour le sommer de se rendre.

Le 10 août 1782, ce résultat fut obtenu; M. de Lapérouse traita de la capitulation avec le gouverneur, et bientôt elle fut conclue : les Anglais se rendaient prisonniers de guerre; leurs effets particuliers leur étaient conservés; tous les objets appartenant à la compagnie d'Hudson durent nous être remis.

J'avais débarqué le matin avec les troupes; j'entrai dans le fort avec M. de Lapérouse et quelques autres officiers.

Nous fûmes fort surpris de voir qu'il était bâti de belles pierres de taille, casematé, armé de quarante pièces de gros calibre, susceptible par conséquent d'une défense longue et vigoureuse. Nous dînâmes dans le fort avec le gouverneur M. Samuel Herne, homme de belle figure, d'une éducation soignée et de beaucoup d'instruction. Toutes les pelleteries, traitées pour la compagnie, furent embarquées sur notre frégate; elles consistaient principalement en peaux de martres, d'ours, de loups cerviers, de renards bleus et noirs (ces derniers sont forts rares), etc. Dans le fort se trouvait une espèce de dogues anglais, d'une taille prodigieuse et d'une force étonnante; les Anglais nous dirent que quand les rivières étaient glacées, ils attelaient deux de ces chiens à un traîneau, et qu'en portant cent pesant, ils leur faisaient faire seize lieues par jour. Je m'emparai d'un de ces chiens nommé *Wolf* (loup), que je fis conduire à notre chaloupe, pour l'emmener en France.

Hors de l'enceinte du fort étaient établies des baraques et quelques tentes habitées par des familles de sauvages que les Anglais s'étaient attachées pour les aider dans leurs travaux de commerce, de chasse et de pêche. Le fort était bâti sur une pointe à l'entrée de la rivière de Churchill, navigable pour des bateaux pontés, à une très grande distance dans les terres. Elle était abondante en poissons, surtout en saumons, que les Anglais salaient et conservaient ainsi. Nous en trouvâmes dans le fort une grande provision, qui fut répartie à bord de nos bâtiments, ce qui fut pour nous un grand régal, non moins qu'un grand plaisir. Une trouvaille qui ne nous fut pas moins agréable, ce fut du beurre d'Irlande parfaitement conservé en double-barreau : le premier contient le beurre, est hermétiquement fermé et flotte dans le second, dont le vide est rempli de saumure. Les Anglais possédaient aussi une espèce de porc particulière, au poil épais, long et hérissé. On les embarqua à bord, où toutes nos provisions fraîches étaient épuisées. Dans

cette mine de richesses que très légitimement nous exploitions, nous trouvâmes encore une quantité considérable de draps, de ratines de toute espèce, dont nous fîmes des vêtements pour nous et nos équipages, qui manquaient de tout, dans ce rigoureux pays. Celui-ci cependant ne ressemblait en rien à cette côte du détroit si sèche et si aride, dont j'ai parlé. Ici, les terres étaient basses, couvertes d'herbes et d'arbres de différentes espèces que je n'ai pu trouver le temps de reconnaître. La figure et la tournure des sauvages de cette partie de la baie différaient aussi de celles des Esquimaux que nous avons vus précédemment; ceux-ci étaient plus grands, plus forts et n'avaient pas le saignement de nez des autres. Leurs vêtements de drap anglais avaient gardé quelque chose de sauvage dans leur forme. Ce pays, nous ont dit les Anglais, était peuplé d'une telle quantité de perdrix qu'ils en prenaient ou en tuaient bien une vingtaine de mille dans une année.

12 août 1782. — Le fort étant évacué de tout ce qu'il contenait, les canons en furent encloués; les 4 bastions minés, on les fit sauter. Les cinquante Anglais qui l'avaient habité n'étaient point des militaires, mais des gens de mer et de toutes espèces de métiers, nécessaires en effet dans ce pays perdu si loin de toutes ressources. Tous furent embarqués sur nos vaisseaux, où on les traita avec la même bonté que les gens de nos équipages; c'étaient des hommes excellents s'employant aux manœuvres comme nos matelots. Deux chevaux que possédaient les Anglais furent tués et dépecés; nous en eûmes deux quartiers dont on fit la soupe à l'équipage; j'en goûtai, elle n'était pas bonne. De Langle en fit mettre à la daube; nos Anglais prisonniers s'en régallèrent jusqu'au dernier morceau, croyant manger du bœuf et s'écriant sans cesse : *Good beef*. Il est certain que ce mets n'était pas sans mérite, surtout pour des affamés, comme nous étions.

La veille de notre départ, je fus témoin ému de la sépa-

ration des sauvages d'avec leurs amis les Anglais; ces pauvres gens se retiraient je ne sais où, emportant avec eux leurs richesses telles quelles. A ce moment un de nos matelots se permit de leur dérober quelque chose, mais je l'avais aperçu et je le punis de sa mauvaise action dont j'étais indigné.

Pressés de nous rendre aux autres établissements anglais, nous appareillâmes, emmenant avec nous un bateau ponté anglais et quelques petites embarcations. Nous nous dirigeâmes au sud. Arrivés dans une espèce de rade foraine, nous mouillâmes à une longue encablure, affourchant sud-est et nord-ouest. Les embarcations sont mises à la mer, les troupes se rendent à terre avec une partie de nos équipages. De Langle les y accompagne et me laisse le commandement de sa frégate. Aussitôt après le débarquement, le ciel s'embrume, le vent commence à souffler violemment. Le fond sur lequel nous étions n'était pas bon, un de nos câbles est ragué et nous perdons une de nos ancrs. Je fais filer du câble de l'ancre qui était au mouillage, tandis que je fais tirer de la cale l'ancre de miséricorde que l'on remet au bossoir. J'eus peur de ne pas tenir sur nos ancrs et d'être forcé de mettre sous voiles, par un coup de vent, à une côte pour ainsi dire inconnue, tant nos cartes étaient mauvaises.

Durant cet affreux temps, des ours, déradés apparemment par le courant violent des rivières, qu'ils voulaient traverser, se montraient à nous sur la mer; fatigués de nager, souvent, pour se reposer, ils montaient sur nos câbles. J'avais fait gréer un pierrier, sur l'avant du bâtiment; lorsqu'ils parurent, un de nos officiers (Doré) en tua un d'un coup de fusil à balle. On le dépeça pour en manger; la chair en était dure, huileuse, nullement appétissante.

Le temps étant devenu serein, le *Sceptre* fit le signal d'appareiller pour nous rapprocher de l'embouchure de la rivière, et nous mettre plus facilement en communication avec nos troupes à terre. Arrivés au mouillage, nous aper-

côtes, à l'aide de nos lunettes, un bâtiment anglais, mouillé dans la rivière, près du fort.

Le lendemain, de grand matin, M. de Lapérouse m'envoya, par écrit, l'ordre d'entrer dans la rivière et d'attaquer ce bâtiment. Quelle nouvelle ce fut pour moi, alors âgé de vingt et un ans ! quelle perspective se présentait à mon esprit ! Je le combattrai vigoureusement, me disais-je, et j'en aurai le commandement. J'appareille en toute diligence, j'arme des canots qui vont devant moi, me signalent le brassage et dirigent ma marche. Une brume blanche et claire couvrait la mer ; en approchant j'aperçois des bouées qui marquent le chenal à suivre dans la rivière ; je m'y dirige rapidement, mais quel est mon étonnement et ma déception lorsque, la brume se dissipant, je n'aperçois plus le navire, que j'avais si bien distingué la veille au soir ! Il avait profité de la nuit et de la brume pour s'échapper, emportant avec lui la provision de pelleteries du fort.

24 août 1782. — Ce fort, moins redoutable que l'autre n'était construit qu'en bois. Après qu'il eut capitulé, les Anglais prisonniers furent embarqués sur nos vaisseaux et on l'incendia. La saison commençait à avancer, M. de Lapérouse renonça à chercher à aller détruire quelques autres petits établissements anglais plus enfoncés dans la baie, et s'occupa de son retour en Europe. *L'Engageante* remplaça l'ancre que nous avions perdue, et nous fîmes route pour sortir de la baie et repasser le détroit. Notre navigation, quoique pénible, fut fort heureuse. Nous ne revîmes pas, sur les bords du canal, nos amis les sauvages qui, déjà sans doute, s'étaient retirés des bords de la mer, dans l'intérieur des terres.

A la sortie du détroit, M. de Lapérouse donna l'ordre à de Langle de se rendre à Brest avec la frégate. M. Herne, le gouverneur du premier fort, sollicita et obtint de M. de Lapérouse permission de se rendre en Angleterre sur le petit bateau de 40 à 50 tonneaux que nous lui avions pris.

Malgré toutes les représentations qui lui furent faites sur les dangers qu'il encourrait dans cette longue navigation, vu la saison où nous étions, il persista obstinément dans sa résolution. On lui donna en hommes, en vivres, en instruments, tout ce qui lui était nécessaire, et il prit congé de nous. A notre retour en France, nous apprîmes, avec plaisir, qu'il était fort heureusement arrivé en Angleterre.

Les vents nous ayant contrariés, nous poussâmes quelques bordées presqu'en vue du cap Farewell, à la côte du Groënland. Là nous nous séparâmes de M. de Lapérouse et fîmes seuls route pour France avec toute la célérité que les vents permirent. Notre traversée n'offrit ni mauvaise rencontre, ni aucun événement remarquable; nous mouillâmes dans la rade de Brest; la frégate entra dans le port; j'en fis le désarmement à cause des réparations qu'elle exigeait, surtout à son doublage en cuivre.

De Langle partit pour Paris, allant rendre compte au ministre de notre expédition.

NOTES TROUVÉES
DANS
LES PAPIERS DE BARTHÉLEMY DE LESSEPS
DERNIER SURVIVANT DE L'EXPÉDITION
Et communiquées par M. BRIDIER

1785

Le comte de Ségur, notre ambassadeur en Russie à cette époque, était constamment en rapport avec Martin de Lesseps¹ et le tenait en haute estime. Il avait pris en affection le jeune Barthélemy; aussi était-il de toutes les soirées de l'ambassade où son titre de Français et son esprit naturel le faisaient rechercher.

En 1785, le comte de Ségur, pour être agréable au père, et dans l'espoir d'être utile au fils, chargea ce dernier de porter à Versailles des dépêches importantes relatives aux approvisionnements de la marine. Barthélemy remplit heureusement cette mission et se trouva à Versailles en rapport avec le comte de Lapérouse qui, à cette époque, organisait son voyage de circumnavigation. Frappé de la vive intelligence du jeune de Lesseps, et surtout désireux de s'attacher un collaborateur parlant couramment le russe, il le fit désigner par le ministre pour l'accompagner.

La vie aventureuse et les péripéties d'un voyage lointain dans des pays inconnus enflammèrent la jeune imagination de Barthélemy, qui accepta avec enthousiasme la place qu'on lui assignait dans l'expédition. Mais il n'en fut pas de même de son père, et surtout de sa mère, qui tous deux avaient rêvé pour leur aîné la carrière diplomatique que Martin de Lesseps et ses frères avaient constamment suivie.

1. Alors consul général à Saint-Petersbourg.

Aussi, pour vaincre leur résistance à ce départ, ne fallut-il pas moins que les instances réitérées de leur frère Michel, dont le second de Lapérouse, le vicomte de Langle, était l'ami; c'est sur le vaisseau de ce dernier que Barthélemy devait s'embarquer.

Le voyage de découvertes, du reste, ne devait durer que quatre ans, et Barthélemy, à cette époque, n'avait pas encore vingt ans. En outre, Lapérouse s'engageait formelle-



Portrait de Barthélemy de Lesseps.

ment à renvoyer le jeune engagé à son frère aussitôt le retour de l'expédition, et son grade de vice-consul lui était conservé. (Durant le cours de l'expédition, Lapérouse le nomma enseigne, puis lieutenant de vaisseau.)

.....
 « Gentilhomme accompli, d'une urbanité parfaite et rempli d'esprit, de cet esprit charmant du xviii^e siècle, doux et agréable dans ses rapports avec ses égaux et ses inférieurs,

Lapérouse était en outre très instruit. Aussi, quand Louis XVI lui confia la direction de l'expédition, il avait la réputation d'être l'homme de mer le plus habile de l'époque. »

1787

« Chaque bâtiment avoit environ deux cents volailles vivantes, tant en canards que dindons, oies et poules, trente ou quarante moutons, à peu près autant de cochons, dont plusieurs truies portaient et produisirent dans le bâtiment. Jamais plus de cinq bœufs ou vaches, souvent moins.

« Un simple commis sous les ordres du lieutenant chargé du détail, et un cambusier, faisoient les distributions journalières. Tous les deux avoient le métier de tonnelier.

« Il est à remarquer que presque tous les soldats ou matelots pouvoient servir à un double emploi. Ils étoient ou massons, ou charpentiers, ou tailleurs, ou cordonniers, ou chaudronniers, ou bouchers, ou perruquiers; et dans une pareille expédition, on se persuade aisément de l'utilité de ces métiers, et plusieurs cas se rencontrent où l'on en a le plus grand besoin.

« La distribution se faisoit selon l'ordonnance et en pratiquant les mêmes usages que dans les autres vaisseaux. Néanmoins on procuroit à l'équipage les adoucissements que nos moyens nous permettoient de lui donner.

« Les capitaines déjeunoient en particulier et leurs repas se faisoient à la même heure que les officiers. M. le vicomte de Langle donnoit tous les jours à dîner à deux personnes. Ce repas était composé de : la soupe au bœuf, au cochon et à la volaille, le bouilli, une entrée, un rôti ou un autre plat, ou de la pâtisserie qu'on faisoit avec de la graisse de cochon, lorsqu'on en tuait. Ordinairement il y avoit quatre ou cinq mets en comptant le potage, et l'on peut se faire une idée en comparant ces diners à un bon ordinaire bourgeois.

« Tous les jours le capitaine donnoit du café et des liqueurs ou des vins étrangers.

« Lorsqu'on faisoit quelque relâche où les provisions étoient abondantes, les tables s'en ressentoient, et on ne ménageoit rien pour les rendre délicates ; alors le déjeuner étoit de fruits ou de choses peu nourrissantes, on dînoit à deux heures copieusement, et l'on soupoit de même à neuf heures du soir. Le capitaine alors donnoit à dîner et à souper toujours au même nombre de personnes qu'en mer.

« L'état-major à déjeuner avoit quelquefois du chocolat ou bien une soupe aux herbes ou aux légumes farineux, ou une bouillie au blé noir, quelquefois des crêpes (mets breton), un morceau de viande froide de cochon ou volaille, deux autres plats, soit en farineux, en salade ou fricassée, soit enfin ce qu'on pouvoit servir en pareille circonstance.

« Chaque personne qui prenoit ou du chocolat, ou du thé, ou de la limonade en particulier toutefois aux appartements, en étoient les maîtres et pouvoient déjeuner ou non à table si bon leur sembloit. La gamelle fournissoit aux besoins des officiers indisposés, et avoit embarqué à cet effet du thé, etc., etc.

« Le dîner étoit servi plus copieusement et plus délicatement. Voici à peu près ce qu'on avoit en mer, car dans les relâches, je répéterai qu'on nous servoit splendidement : la soupe au bouilli, ainsi que je l'ai rapporté au sujet de la table du capitaine, environ quatre entrées ou autres mets semblables, un rôti ou autre chose qui le remplaçoit, un plat de légumes, haricots ou lentilles, un plat de friture ou entremets. Nous avions quelquefois du dessert, toujours du café, et deux fois par semaine des liqueurs ou vins étrangers. Quatre ou cinq bouteilles de vin suffisoient au delà pour quatorze ou quinze que nous étions à table. L'eau étoit aussi à discrétion et l'on n'a pas trouvé d'inconvénient à ne pas nous mettre à la ration pour les repas.

« Ainsi que dans les autres bâtiments, l'officier chargé de

la gamelle tenoit un registre exact de la dépense et le faisoit signer à un autre officier tous les huit jours, et tous les mois au capitaine¹. »

*Copie de la lettre de M. le comte de Lapérouse
au Ministre de la Marine, datée du port Saint-Pierre
et Saint-Paul du Kamtchatka, le 26 septembre 1787.*

Monseigneur,

M. de Lesseps que j'ai chargé d'avoir l'honneur de vous remettre mes paquets, est un jeune homme dont la conduite a été parfaite pendant toute la campagne, et j'ai fait un vrai sacrifice à l'amitié que j'ai pour lui en l'envoyant en France, mais comme il est vraisemblablement destiné à occuper un jour la place de son père en Russie, j'ai cru qu'un voyage au travers de ce vaste empire lui procureroit des connaissances utiles à notre commerce et propres à augmenter nos liaisons avec cette puissance dont les productions sont si utiles à notre marine.

Il m'a paru que M. de Lesseps parle le russe avec la même facilité que le français. Il nous a rendu au Kamtchatka les plus grands services, et si la survivance de la place de son père étoit le prix de son voyage autour du monde par terre et par mer, je regarderois cette faveur, monseigneur, comme une marque de la satisfaction que vous avez de notre conduite.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

1. C'est grâce à une mission pour le roi Louis XVI que Lapérouse, arrivé aux côtes de la presqu'île de Kamtchatka, confia au jeune Barthélemy de Lesseps (il avait vingt-deux ans), que celui-ci dut de ne pas partager le sort des malheureux navigateurs de la *Boussole* et de l'*Astrolabe*. Cet extrait a été copié textuellement sur les notes que nous avons retrouvées écrites de sa main. Barthélemy de Lesseps est l'oncle de M. Ferdinand de Lesseps.

*Copie d'une lettre du même
à madame de Lesseps, du même port,
le 25 septembre 1787.*

Votre fils, madame, a parfaitement répondu à la bonne éducation que vous lui avez donnée. C'est un charmant jeune homme, et j'ai fait à l'amitié que j'ai pour lui un vrai sacrifice en l'envoyant en France, mais j'ai cru que ce voyage seroit utile à son instruction et à son avancement, et dès lors, j'ai oublié mes intérêts pour ne m'occuper que des siens.

Je demande avec la plus vive instance au ministre la survivance de la place de son père et j'imagine qu'un voyage autour du monde par terre et par mer, une conduite parfaite, des talents et toutes les qualités aimables, lui donnent des droits qui ne peuvent être méconnus.

Sa santé qui est très bonne ne me laisse aucune crainte pour les suites des fatigues de son voyage et j'ai eu soin de le pourvoir de tout ce qui lui étoit nécessaire en le recommandant comme mon propre enfant à toutes les personnes dont il peut avoir besoin sur la route.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc.

*Copie de la lettre de M. le vicomte de Langle
à M. de Lesseps, consul général,
datée à bord de « L'Astrolabe », baie d'Awatska,
le 28 septembre 1787¹.*

Si j'ai le regret, monsieur, de perdre un compagnon de voyage auquel je suis bien attaché, j'ai la satisfaction de

1. Nous avons trouvé ces trois lettres copiées de la main de Martin de Lesseps dans les papiers de son fils Barthélemy. Martin de Lesseps étoit alors consul général de France à Saint-Petersbourg, poste que Barthélemy occupa plus tard sous le premier empire.

vous rendre un fils qui a eu le talent de se faire aimer de tous les habitans de l'*Astrolabe* et qui mérite toute la tendresse que vous avez pour lui. Il jouit d'une assez bonne santé pour entreprendre un voyage qui contribuera, j'espère, à son avancement; je fais des vœux bien sincères pour qu'il soit heureux, et vous prie d'être convaincu, etc., etc.

1796

L'année même de son mariage, Barthélemy de Lesseps ne pouvant aller prendre possession de son poste près du gouvernement russe, avec lequel nous étions en guerre, s'embarqua avec son beau-père, M. Ruffin, qui venait d'être nommé premier interprète de l'ambassade française à Constantinople.

Deux ans après, le Capitan-pacha demandait à notre ambassadeur, M. de Verninac, de lui désigner, dans le personnel de l'ambassade, une personne qui, à des connaissances nautiques, joignît l'intelligence nécessaire pour remplir une mission diplomatique de son gouvernement auprès de la République française; le comte de Verninac jeta les yeux sur Barthélemy qui, grâce à la réputation qu'il s'était acquise par ses voyages, fut accepté sur-le-champ par le Capitan-pacha.

Le 15 janvier 1796, Barthélemy partit donc pour Constantinople, monté sur un *kirlanguitsch* (espèce de goélette turque), que le Capitan-pacha avait confié à son zèle. Il laissa auprès de M. et M^{me} Ruffin sa jeune femme et sa fille aînée, à peine âgée d'un an. Il était accompagné du drogman de la mission et d'un capitaine grec, commandant le navire, sous ses ordres, d'un pilote français et d'une vingtaine de matelots formant l'équipage, la plupart Grecs ou Italiens.

Barthélemy de Lesseps a écrit jour par jour la relation de

ce voyage. Ce n'est, à vrai dire, qu'un journal de bord, enregistrant chaque jour l'état du temps, la route parcourue et le détail des manœuvres exécutées.

Il rend compte cependant d'un commencement d'émeute qui eut lieu à bord du bâtiment, après avoir doublé le cap Matapan, mais qui, grâce à sa fermeté, n'eut pas de suite, puis d'un incident d'un autre genre arrivé un mois après, le 2 mars.

« La nuit, dit Barthélemy, avait été orageuse et très sombre et le vent fraîchissait de plus en plus. La crainte du mauvais temps avait engagé l'équipage à diminuer de voiles. Mon but était au contraire d'en profiter et de me tirer des parages de la Sardaigne et de la Corse, où les Anglais abondaient, et la brume m'aurait aidé à fuir leur approche.

« Mais, à sept heures du matin, on cria, du haut des mâts, que deux bâtiments étaient en vue dans la partie de l'ouest ; à huit heures, l'un se sépara de l'autre et nous donna la chasse. Quelque temps après, nous découvrîmes que c'était une frégate anglaise. Il fallait donc se décider à souffrir une visite que nous aurions pu éviter.

« La frégate nous ayant rallié de plus près, tira deux coups de canon ; nous diminuâmes de voile graduellement, enfin nous mîmes en panne pour l'attendre. Au bout d'une heure et demie de manœuvres, elle passa près de notre arrière et nous envoya son canot. Elle portait vingt-six canons en batterie. L'officier qui commandait le canot, sans monter à bord, s'informa d'où nous venions, où nous allions et de quoi nous étions chargés. J'avais endoctriné le capitaine grec et, d'après mes conseils, il répondit que nous étions partis de Constantinople pour aller à Livourne et à Gênes, qu'un coup de vent d'est l'ayant empêché de longer la côte d'Italie, il s'était vu forcé de passer sous le vent de la Sardaigne et de suivre la côte d'Afrique, que, coulant bas d'eau, il allait chercher un port où il pourrait réparer ses avaries, et que son chargement, de peu de valeur, ne consistait qu'en

charbon de pierre et quelques barriques de suif. Les pompes jouaient pendant cet interrogatoire.

« *Demande.* — Y avait-il la peste à Constantinople ?

« *Réponse.* — Beaucoup.

« *Demande.* — Avez-vous perdu quelques hommes de votre équipage de cette maladie ?

« *Réponse.* — Un seul est mort du jour au lendemain, mais nous n'en connaissons pas la cause.

« *Demande.* — Y a-t-il des malades à bord ?

« *Réponse.* — Non. Cependant hier un matelot fut atteint d'un violent mal de tête, deux autres ce matin, que vous voyez entortillés de leurs ceintures, ont éprouvé les mêmes douleurs avec de forts vomissements.

« Ces réponses astucieuses firent le plus grand effet et l'Anglais, effrayé de notre position, partit brusquement pour rendre compte au commandant de la frégate qui nous héla aussitôt et nous signifia de nous éloigner immédiatement, ce que je fis exécuter sans retard, me félicitant de mon stratagème qui avait si heureusement réussi. »

Dix jours après cet incident, Barthélemy de Lesseps entra dans le port de Marseille. Il avait mis deux mois à faire ce premier voyage ; il en mit trois pour le retour qui fut des plus pénibles et au cours duquel il faillit faire naufrage aux environs de Gallipoli.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

SUR LE PAUTE DAGELET

MEMBRE DE L'ACADÉMIE DES SCIENCES¹
ASTRONOME DE L'EXPÉDITION DE LAPÉROUSE

Joseph Le Paute, né à Thogne-la-Long dans les Ardennes le 25 novembre 1751, vint à Paris le 25 février 1768, appelé par des oncles qui occupaient une situation importante dans l'art de l'horlogerie.

Ses oncles lui firent étudier l'astronomie sous le célèbre de Lalande, il acquit de grandes connaissances dans cette science et fut élu membre de l'Académie royale des sciences en 1785.

Cette même année, il fut choisi par le roi pour faire partie, en qualité d'astronome, du célèbre voyage que fit Lapérouse autour du monde, sur les frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*, la première sous les ordres de M. de Lapérouse, et la deuxième sous ceux de M. de Langle : il périt avec ses compagnons dans cette malheureuse expédition dont il sera parlé plus loin.

M. de Lalande dit à son sujet :

« Toutes les sciences ont eu des martyrs, qui par leur zèle et leur courage ont été portés à braver les dangers et la mort. L'astronomie en fournit plusieurs exemples, mais Dagelet est le plus récent, le plus propre à exciter des regrets, les miens surtout, parce que c'est moi qui l'avais appelé à

1. Cette notice est écrite par M. Le Paute, inspecteur général des promenades et plantations de Paris. C'est aussi à son obligeance et à celle de M. Henry Lepaute, chef de l'importante maison d'horlogerie Lepaute que nous devons la communication des lettres qui suivent.

l'astronomie et qui l'ai laissé se dévouer à des dangers que je pouvais lui éviter.

« Dagelet Le Paute avait de la raison et de l'esprit, il fut bientôt en état de me seconder. L'observatoire du collège Mazarin, que j'occupais depuis la mort du célèbre La Caille, fut le premier endroit où il exerça son zèle pendant plusieurs années : au bout de deux mois, il commençait à observer très-bien car le 4 mai 1768 il avait pris des hauteurs correspondantes du soleil qui étaient très-bien d'accord.

« Il travaillait depuis cinq ans, lorsqu'au mois de mars 1773 on eut besoin d'un astronome pour le voyage aux terres australes, commandé par Kerguelen, et qui était destiné à enrichir la géographie et la physique. Le Paute-Dagelet y observa assidûment les longitudes, les marées, les variations de l'aiguille, etc., et il rapporta même des plantes rares de ce voyage.

« Une place de professeur de mathématiques à l'Ecole militaire fut, en 1778, la récompense de son voyage.

« On sera étonné quand on apprendra que ce jeune astronome, après avoir passé six ou sept heures de la journée avec ses élèves à l'Ecole militaire, en passait encor sept ou huit pendant la nuit à sa lunette, où il déterminait quelquefois plus de cent étoiles.

« Dans un de ses mémoires, Dagelet-Le Paute avertissait les astronomes des variations que les horloges peuvent éprouver par les oscillations du poids quand il passe près de la lentille, variations qu'il avait observées avec soin et dont il indiquait le remède.

« En 1785, Louis XVI ayant formé le projet d'un voyage autour du monde, qui pût suppléer à ceux du célèbre Cook et donner à la France une nouvelle part aux progrès de la géographie, de l'histoire naturelle et de la physique, l'élite des équipages de la marine avait été destinée à cette entreprise ; il fallait un astronome ; Dagelet était le plus jeune de l'Académie, on connaissait son zèle et son intelligence, il

avait déjà navigué, on ne put jeter les yeux que sur lui pour la nouvelle expédition, commandée par Lapérouse; et quoiqu'il eût grande envie de continuer ses travaux sur les étoiles, et que le voyage aux terres australes l'eût fort dégoûté de ces grandes navigations, quoiqu'il fût sur le point de contracter un mariage avec sa cousine Henriette Le Paute, il ne résista point au désir que les ministres et l'Académie lui témoignèrent de le voir s'embarquer de nouveau. Il demanda seulement pour son père et sa mère une pension de 750 livres dans le cas où il ne reviendrait point. La Convention nationale la leur assura sur le rapport du citoyen Jard-Panvillers, qui prit à cette affaire l'intérêt qu'inspire à un citoyen éclairé tout ce qui a rapport aux sciences, quoique l'esprit de justice dont il était animé n'eut pas besoin de ce nouveau motif.

« Jamais vaisseau, écrivait Dagelet-Le Paute à M. de Lalande, le 22 septembre 1786, n'a passé autant de temps en mer; la France pourra se glorifier d'avoir fait le plus grand voyage dont l'histoire fasse mention, sans faire de mal à un seul être, et en répandant partout des subsistances, des instruments et des secours.

« Au Kamtschatka, en septembre 1787, Dagelet eut la satisfaction d'élever une espèce de monument et de graver lui-même une épitaphe sur le bronze, à l'honneur de Louis de l'Isle de la Croyère, astronome de l'Académie, qui, en 1742, y était mort à la suite d'une expédition sur les côtes d'Amérique. Le caractère de Dagelet était aussi estimable que son application et son talent; le soin qu'on avait pris de sa jeunesse et de son instruction était pour lui l'objet d'une reconnaissance qui ne s'est jamais démentie. »

*Lettre de Le Paute-Dagelet,
à M. Sully-Le Paute, horloger, place du Palais-royal.*

A la mer, ce 1^{er} janvier 1787

Je vous la souhaite bonne, mon cher Sully, des barrières de la Chine où nous espérons mouiller demain, nous sommes déjà environés de bateaux de cette nation et nous sommes dans les isles qui avoisine Macao, au reste qu'importe les lieux d'où je vous écris, je serai bien loin de tout cela quand mon épître vous parviendra. Nous venons de faire une traversée de plus de cent jours, cela en a paru mille à tout le monde, et j'avais besoin d'arriver ainsi qu'une très grande partie de personnes du bord. Mais tout cela fini je vais m'installer à terre au milieu des Chinois et là, rétablir j'espère en peu de jours. Je ne sais si vous aurés reçu la lettre que je vous adressai de notre courte relache de Montérai sur la côte d'Amérique, je vais encore vous retracer ce dont je vous chargeois et que j'attends de votre amitié. C'est de vouloir bien avoir soin de faire passer à ma mère ou à mon père une somme annuelle comme vous le jugerés à propos, pour qu'ils puissent n'avoir besoin d'aucunes de douceurs qui peuvent soullager et alléger les maux de la vieillesse. J'avais prié M. Monge de vous en parler avec détail, mais hélas je suis toujours dans le doute sur une chose bien importante à mon bonheur; vous savez bien, mon cher cousin, que 4 ou 5 louis par an ajoute l'aisance au nécessaire. Je ne vous parlerai point des circonstances de nos travaux, je sais que cela vous intéresse assez peu, et à votre place je penserais de même, aussi ne vous parlerais-je que de nos amis. Je vous prie d'aller voir Mlle Desnos et de lui parler de mon attachement, M. Prévost, le Marié, Pluquet, etc.

Adieu, cher cousin, je ne vous parle point de notre ami de Thonne, je n'imagine point qu'il puisse douter de mes

sentiments ? Je vais trener mes jours sur les mers pendant un temps que je ignore.

Signé : LE PAUTE-DAGELET,
de l'Académie royale des sciences.

*Lettre de Le Paute-Dagelet à M. Prévost,
professeur de mathématiques à l'école royale militaire,
à Paris.*

A lisle de Luçon, Manille, ce 5 avril 1787.

(Reçue le 19 novembre 1787).

Me voici depuis près d'un mois sur le riche sol d'une des plus belles isles de la terre, mon cher ami, je la quitte à regrets dans trois jours, pour retourner entre quatre planches, souffrir et végéter à travers des mers inconnues. Nous allons remonter dans le Nord et chercher à explorer les côtes de la Tartarie, etc., nous relâcherons à ce que l'on croit au Kamschatka vers le mois d'aoust; après cela, Dieu sait où nous nous traînerons dans les mers du Sud et quand enfin nous naviguerons sur le fleuve de la Seine, seul point qui soit véritablement intéressant pour le plus grand nombre. Nous avons eu une très vilaine traversée de Macao à Manille, et comme de coutume, on prend sur les relaches le temps que nos mauvais sabots de batimens nous font perdre à la mer. Je partirais pourtant très bien portant de Manille, si l'on pouvait me guérir de l'ennui que me cause une campagne dont on ne voit le terme que dans un éloignement infini, et surtout si l'on pouvait ôter de ma tête toutes les réflexions pénibles qui renaissent et qui s'accroissent chaque jour sur tout ce qui touche ma famille et mes amis. Hélas ! par des vœux impuissans nous fatignons les Dieux, mais je n'ignore pas que le tems seul divulgue leurs oracles. Nous sommes dans le saint tems de Carême et peu s'en faut que je ne vous convinsse que je viens de courir les églises et que mes idées sont de véritables gérémiades. Tel est la tour-

nure de tête que l'on contracte dans notre métier de marin on chante, on jure, on fume, on boit et l'on parle de tout dans la même demi-heure; pour moi vous le savés, mon cher ami, je ne connais l'amour que lorsqu'il se cache sous la voile de la pudeur, je souffre sans cesse de ces sortes de conversations où l'on respecte bien peu l'honneur et la décence des milliers de saintes qui remplissent toutes les églises de Manille.

Je vous dis à regret que je viens encore de perdre un ami dans cette relâche, c'est un jeune lieutenant de vaisseau rempli de mérite, un deuxième officier débarqué pour cause de santé et repasse dans l'Inde; Lamanon est malade. Voilà nos états major, affaibli de moitié depuis notre départ d'Europe, toutes ces choses sont bien pénibles à supporter lorsque l'on est témoin; à présent je vais vous renouveler mes corvées de compliments, pour tous mes amis de l'école je compte écrire à M. le marquis de Timbrune deux lettres avec Darbaud, mais je vous prie de remplir tous ceux qui tiennent à nos confrères, à l'observatoire quand vous passerez dans les environs, excusés-moi si je ne leur écris pas directement, mais c'est que le tems est toujours ce qui nous manque dans les relâches et que d'ailleurs je désespérais de trouver ici de possibilité d'écrire dans l'Inde avant le départ du Gaillon.

Je vous prie de faire mes amitiés à madame Prévot et de lui rappeler à son souvenir; j'écris à ma tante, veuillez remettre à la petite poste les lettres que vous trouverez dans votre paquet, nous n'avons pas une seule nouvelle d'Europe, nous sommes dans la plus parfaite ignorance sur tout ce qui s'y passe. Adieu, mon cher ami, songés quelquefois à moi et dites le pauvre diable aimerait mieux être dans son observatoire que dans un vaisseau, fût-il le plus beau du monde.

Signé : LE PAUTE.

*Lettre de Le Paute-Dagelet à M. Prévost,
professeur de mathématiques à l'école royale militaire,
à Paris.*

A la mer, ce 21 juin 1787, long. 135° est, 44° 47' lat. N.

Je vous souhaite, mon cher Prévôt, un aussi beau solstice, que nous en avons un abominable le long des tristes côtes de la Tartarie et je vous prie d'être persuadé que si mes vœux sont remplis, jamais vous n'aurez eu soleil plus radieux et un ciel si constamment beau. Nous commençons à perdre l'espoir de jouir d'un jour plus clair : nous sommes accoutumés à souffrir toutes contrariétés avec une sorte de constance et de résignation depuis deux ans, cependant nous n'avions point encore été à une pareille épreuve à travers des mers absolument inconnues et sur la quelle on ne sait rien encore. Imaginés-vous que nous sommes des sept et huit jours de suite sans appercevoir un horizon de deux lieues d'étendue et les $\frac{3}{4}$ du temps nous sommes obligés de sonner des cloches, tirer des coups de canon pour nous conserver, l'*Astrolabe* et nous, quoi que très communément nous soyons à porté de pistolet et même souvent au moment de nous aborder et de nous briser mutuellement ; voilà près de 80 jours que nous sommes à la mer depuis notre départ de Manille, et Dieu sais quand nous arriverons au Kamschatska. Nous voulions relâcher sur la côte de la Tartarie, mais jusqu'ici lors que nous avons pu nous approcher de la terre dans les éclairci pour chercher un mouillage, il a toujours fallu virer de bord et nous sauver en voyant la brume venir nous envelopper sur une côte où l'on ne trouve pas de fond à 2 lieues par 200 brasses. C'est un grand malheur pour nous de perdre un temps précieux ; et que nous étions si disposés à remplir d'une manière intéressante, par la navigation d'une partie de côte absolument deffectueuse ou inconnue.

Nous espérons trouver des nouvelles d'Europe dans notre relache russe, et le commandant renverra je crois nos paquets par l'interprète ou consul, qui doit nous quitter ici et repasser à Saint-Pétersbourg par terre.

Je ne sais point si je trouverai des lettres de ma famille, ou de mes amis? je brise la dessus dans la crainte de me tromper encore dans mes espérances. Ma santé se soutient assez bien depuis mon rétablissement à Macao, je ne voudrais pourtant pas répondre que nous soyons tous bien abimés avant d'être dans le nord, car enfin je ne supporte pas impunément des navigations de cent et cent-vingt jours, privés de nourriture en quelque sorte, ou n'en ayant que de médiocres pour ne pas dire détestable et auxquelles je ne m'accoutume point, malgré la nécessité.

Vous verrez à notre retour que malgré bien des contrariétés nous avons fait de fort bonnes choses dans les mers de Chine et du Japon. Je vous apprend que je possède, sans cependant vouloir résider, une petite terre que l'on nomme *l'isle Dagelet*. Certainement, si je pouvais faire exploiter les beaux bois qui la couvre dans toutes ses parties, ce serait un fond inépuisable de richesse; probablement aussi qu'il y a des mines d'or, que les circonstances ne nous ont pas permis de reconnaître. L'industrie y est poussé à un assez haut point de perfection, c'est là que l'on construit les vaisseaux *corréens* et nous en vîmes plusieurs sur les chantiers dont les formes nous parurent très étudiés et loin de l'enfance d'un art aussi sublime.

Voilà, mon cher, toutes les nouvelles de notre république je n'ai pas besoin d'assurer, que personne ici ne désire rien tant que la fin de nos travaux. Des navigations de ce genre font naître bien des cheveux blanc sur les têtes les plus légères, et le malheur d'avoir eu des batiments qui ne marche pas, a mis le comble à la dureté de cette campagne et nous a privés partout de pouvoir jouir de quelques moments de relache, si utile à la santé de tous les navigateurs.

Je finis cette épltre en me réservant d'y ajouter un mot lors de son départ si les événements ne changent rien à nos futurs projets. A Dieu, mon cher, bien des amitiés à tout ce qui vous touche de la part de notre vieil ami.

Signé : DAGELET.

Je n'ai pas le tems de vous écrire du Kamtschatka, mon cher Prévot, je quitte demain cette terre, je vous gronde de ne pas m'avoir écrit et c'est à juste titre comme vous voyés. Nous voilà en route pour chercher des latitudes moins rigoureuses, et nous allons à présent gagner quelques lieues vers la France.

*Lettre de Le Paute-Dagelet à M. Prévost,
professeur de mathématiques,
à l'École royale militaire, à Paris.*

A la baye de Botanique (Nouvelle-Hollande). Lat. 34°,
ce 5 février 1788 (Reçue le 17 juin 1789)

Il faudrait que j'aye bien peu de tems à moi mon cher monsieur Prévost pour ne pas vous donner de mes nouvelles, je suis plus capable de vous fatiguer que de garder le silence. Songés-vous que le terme où doit finir nos voyages s'approche et qu'il est possible que nous soyons ensemble vers la fin de cette année? c'est alors seulement que nous parlerons de voyages, c'est une matière très agréable à discuter au coin du feu. Nous avons fait des choses assés saillantes dans les mers du Sud, mais nous y avons éprouvés un grand évènement, qui nous a ravi M. de Langle et Lamanon. Vous savez que les Anglais forment ici un grand établissement et c'est par eux que nous espérons vous adresser nos lettres.

Je me suis bien porté dans cette traversée quoi qu'elle ait été fatigante pour un grand nombre de nos messieurs

et j'espère que je continuerai, du moins je fais mon possible.

Veullés présenter mes civilités à Mme Prévost et faire mes compliments à nos messieurs, Quand vous verés nos astronomes de l'observatoire dites leur, je vous prie, mille choses obligeantes pour moi.

J'ai écrit quelques mots à ma famille et à quelques amis, mais je suis si pressé pour finir mes dépêches que j'ai à peine le tems de dire bonjour et à Dieu. Je vous embrasse de tout mon cœur.

Signé : DAGELET.

Plaisante épigramme de Le Brun sur le fameux voyage autour du monde de M. de Lapérouse, intitulée : *Propos de Joueuses*.

J'étais hier près d'une table ronde,
Où, se lassant de gronder Quinola,
De Lapérouse, un moment on parla.
Il va, dit-on, faire le tour du monde.
« Le tour du monde ? eh ! que fera-t-il là ?
S'écrie Eglé ; sottise que cela ;
Le temps est cher ; mais il faut que j'écarte.
L'indigne jeu ! » Puis d'un air affairé,
Orphise ajoute, en regardant sa carte :
« Ce Lapérouse est donc bien désœuvré ? »

LE BRUN, I. I^{er}.

A LAPÉROUSE¹

Ces lauriers que la France à pleines mains moissonne,
Pour venir aujourd'hui t'offrir une couronne
A laquelle chacun apporte son rameau,
Nul ne les vit jamais fleurir sur ton tombeau.

La Fortune, maîtresse inconstante et profane,
Te vendit son amour, amour de courtisane.
Puis, elle te trahit; l'éclat de ta grandeur
Offensait ses regards, blessait son impudeur.

La Boussole appareille, et, tendant ses cordages,
Vent en poupe a cinglé vers de nouveaux rivages,
Au milieu des bravos, des cris et des adieux
Qui se mêlent aux chants des matelots joyeux.

L'Astrolabe bientôt, déployant sa voile,
A l'horizon blanchi profile sa mâture,
Et son rostre coupant le vaste sein des mers,
Ouvre de longs sillons parmi les flots amers.

Allez, nobles vaisseaux, défilé la tempête,
La banquise et le morse au fond de sa retraite.
Et toi, hardi marin, qui conduis leurs destins
Par la plaine perfide et les déserts lointains,

Va porter le flambeau de ton génie au monde,
Comme un phare, la nuit, promène à travers l'onde
Ses feux étincelants pour montrer le chemin
Au nautonnier qui court sur le récif prochain.

Et voilà que, jaloux d'une gloire si chère,
L'Océan s'est vengé dans un jour de colère,
Il brise en ses fureurs ta nef contre un écueil,
Et donne à ta puissance un gouffre pour cercueil.

1. Cette pièce a été composée à l'occasion du centenaire, par M. E. Poujade de Maizeroy, petit-neveu d'Éléonore Broudou, femme de Lapérouse.

Point de char triomphal, point de ces funérailles
Que l'on vote aux héros vainqueurs de cent batailles ;
Ni foule, ni clameurs, ni larmes, ni discours,
Tribut des nations et cortège des cours.

Rien que la majesté des funèbres silences
Répondant à la voix des abîmes immenses ;
Pas même un compagnon, oublié par le sort,
Qui dise ton dernier combat avec la mort.

Quelques débris épars que la lame soulève
Dans un mugissement et ramène à la grève.
Mais si la vague a pris ton corps, ah ! ne crois pas
Qu'elle ait osé garder ton souvenir, là-bas.

Avec Jean-Bart, Duquesne et Duguay-Trouin, l'Histoire,
La grande justicière, a gravé ta mémoire
Au cœur de la patrie, immortel Panthéon
Où ton ombre vivra d'un éternel renom.

L'honneur fut ton seul maître et le devoir ton guide,
Illustre descendant d'une race intrépide.
Et toujours l'ennemi, superbe ou malheureux,
Trouva ton âme haute et ton bras généreux.

Un jour, ayant appris que les Anglais en fuite
Se cachaient dans un bois, redoutant ta poursuite,
Tu laissas sur la plage aux soldats affamés,
Par la peur affolés, en haillons, désarmés,

Des vivres abondants, des habits et des armes ;
Tu t'éloignas après, pour calmer leurs alarmes,
Et quand on s'étonnait : « Sachez qu'un ennemi
Vaincu n'a rien à craindre et devient un ami. »

Le ciel m'a fait Français ; mon orgueil est de l'être,
Puisque le même sol nous a tous deux vus naître.
Et fier de la splendeur de ta célébrité,
Je te salue au nom de la postérité.

EUGÈNE POUJADE.

ANALYSE
DE
PIÈCES MOINS IMPORTANTES CONCERNANT LAPÉROUSE
OU SE
RAPPORTANT A SON EXPÉDITION

Archives du Ministère de la Marine¹

10 septembre 1779. Copie de la lettre de Lapérouse au comte d'Estaing.

3 janvier 1780. Autographe de Lapérouse. Compte rendu du combat de la frégate l'*Amazonne*, qu'il commande, contre l'*Ariel*, dont il s'empare.

24 janvier 1780. État des blessés.

14 décembre 1779. Autre lettre relative à la même affaire.

20 août 1781. Combat de l'*Astrée*, commandant Lapérouse, et de l'*Hermione*, commandant La Touche. Prise de deux corvettes de 14 canons, les autres bâtiments qui s'étaient rendus n'ayant pu être amarinés en raison de l'obscurité.

1782. Expédition de la baie d'Hudson. L'*Engageante*, commandant de La Jaille, l'*Astrée*, commandant de Langle. Etat des officiers et des prisonniers nourris à la table des capitaines. Le *Sceptre*, commandant Lapérouse. Passagers nourris à la table du commandant.

1791. Les sieurs Garnier Torkler, Piron et Dussault, négociants à Lorient, demandent par une lettre du 22 février 1791 un passeport pour une expédition qu'ils destinent au com-

1. Le relevé de ces documents est dû à M. Gabriel Marcel.

merce des pelleteries au Kamtschatka et à la *recherche de Lapérouse*.

(Archives de la marine. — B⁴ 315).

28 mai 1785. Lettre du ministre au chevalier de Lamanon, lui annonçant qu'il fera partie de l'expédition.

28 mai 1785. Lettres du ministre aux sieurs de Monneron, Monge, Dagelet, de La Martinière, Bernizet, Duché de Vancy, dessinateur, Prevost oncle, dessinateur, Prevost le jeune, dessinateur, l'abbé Mongez, chanoine de Sainte-Geneviève, le P. Receveur, cordelier, leur annonçant qu'ils feront partie de l'expédition.

Ordre à Jean Nicolas Collignon, jardinier, de s'embarquer.

Lettre à l'abbé Georges Sommazi, à Lugano, lui refusant de prendre part à l'expédition.

Lettre à M. le baron de Servières, à Mende, lui refusant de prendre part à l'expédition.

Lettre du ministre au naturaliste Dufresne, lui annonçant qu'il s'embarquera.

Lettre du ministre à Berthoud, lui ordonnant de remettre à Lapérouse quatre des montres marines qu'il a en dépôt.

Lettre du ministre à Dagelet, lui annonçant que si le sort lui était contraire pendant l'expédition, il serait fait à ses père et mère une pension de 750 livres.

Lettre du ministre au marquis de Chabert lui ordonnant d'envoyer douze exemplaires du dernier voyage de Cook et trois de chacun des précédents.

(Archives de la marine. — B⁴ 138).

Ordre du roi pour servir d'instruction au sieur comte de Lapérouse, capitaine de vaisseau, le 26 juin 1785 (relatif à la police des deux frégates sous ses ordres, aux vivres et aux saluts).

26 juin 1785. A M. Prevost de Langristin. Lettre du mi-

nistre lui enjoignant de faire payer 800 livres au sieur Rollin, chirurgien major, à titre de dédommagement pour les dépenses qu'il va faire pendant la campagne, et 300 livres de gratification au sieur Flassan, embarqué sur l'*Astrolabe* comme garde de la marine.

A Lapérouse. Lettre du ministre lui annonçant que le sieur de Roux d'Arbaud, volontaire, embarqué sur la *Boussole*, prendra rang comme garde-marine le 1^{er} janvier 1786 et l'invitant à ne lui en remettre le certificat, à cette époque, que s'il a mérité cette grâce par sa bonne conduite.

A Versailles, le 26 juin 1785.

Ordre qui donne le grade de brigadier des armées navales à M. de Lapérouse, capitaine de vaisseau, à compter du 10 juillet 1785.

Commission de capitaine de vaisseau à prendre rang du 1^{er} janvier 1787 à M. le chevalier de Clonard, lieutenant de vaisseau.

Brevet de lieutenant de vaisseau à prendre le rang qui lui sera fixé pour le sieur Boutin, enseigne.

Autre du même grade, à prendre rang du 1^{er} juillet 1786 pour le sieur chevalier de Pierrevert, enseigne.

Brevet d'enseigne de vaisseau à prendre rang du 1^{er} juillet 1786 du sieur Ceran, garde de la marine.

Autre du même grade à prendre rang du 1^{er} juillet 1787, pour le sieur Montarnal, garde de la marine.

Autre du même grade à prendre rang du 1^{er} janvier 1786, pour le sieur de Flassan, garde de la marine.

Lettre de chevalier de Saint-Louis pour le sieur Charles-Marie-Faustin Boutin, enseigne de vaisseau, en considération de ses services dans ce grade et dans celui de garde de la marine pendant la dernière guerre et la longue campagne qu'il fait sur la frégate la *Boussole*.

Lettre de chevalier de Saint-Louis pour le sieur Jérôme-

François Treton de Vaujuas, enseigne de vaisseau, en considération de ses services dans ce grade et celui de garde de la marine pendant la guerre dernière et la campagne qu'il a fait sur la frégate l'*Astrolabe*.

Lettre de chevalier de Saint-Louis pour le sieur Laborde Marchainville, enseigne de vaisseau, en considération de ses services dans ce grade et celui de garde de la marine pendant la dernière guerre et la campagne qu'il a fait sur la frégate l'*Astrolabe*.

Brevet de lieutenant de vaisseau, à prendre le rang qui lui sera fixé, pour le sieur Treton de Vaujuas, enseigne de vaisseau.

Autre du même grade et à prendre le rang qui lui sera fixé pour le sieur Laborde Marchainville, enseigne.

Autre du même grade et à prendre le rang qui lui sera fixé pour le sieur d'Aigremont, enseigne de vaisseau.

Brevet d'enseigne de vaisseau à prendre rang du 1^{er} janvier 1786, pour le sieur La Borde Boutervillier, garde de la marine.

(Arch. de la marine, B. 318).

Brevet du même grade et à prendre rang du 1^{er} juillet 1786 pour le sieur Law de Lauriston, garde de la marine.

Deux brevets en blanc de lieutenant de frégate à prendre le rang qui sera fixé.

21 août 1785. Lettre du ministre à l'archevêque de Narbonne l'informant qu'une pension de 600 livres sur le trésor royal sera accordée à la sœur du P. Mongez, si ce religieux vient à mourir au cours de l'expédition. Note du marquis de Castries à cet égard.

(Expédition autour du monde).

On met sous les yeux de Monseigneur différentes demandes faites par MM. de Lapérouse et de Langle en faveur de leurs états-majors et maîtres, et sur lesquelles ils désirent qu'il

Monseigneur veuille bien leur faire connaître la décision du roi, à leur arrivée à l'Île de France.

A l'occasion du naufrage de plusieurs canots de l'expédition sur la côte de la Californie, dans lequel six officiers ont péri, M. de Lapérouse recommande leurs familles aux bontés de Monseigneur :

M. d'Escures, l'un d'eux, a une sœur à Alençon, qui n'a rien et qui vivoit des épargnes de son frère.

M. Montarnal, parent de M. de Lapérouse, a un oncle, major du régiment de Hainault, et des frères au service, dont on ne sait pas le nombre.

Mme la marquise Le Camus, sollicite aussi en faveur de la famille de M. de Flassan, famille pauvre et nombreuse qui consiste en un frère, abbé, pour lequel Monseigneur a écrit avec beaucoup d'intérêt à Mgr l'évêque d'Autun, en demandant pour lui une pension sur un bénéfice, un second frère, dans le régiment de Monsieur, un troisième au collège de La Flèche, et une sœur à l'Enfant Jésus.

Dans une lettre datée de Macao du 18 janvier dernier, M. de Lapérouse parle en ces termes de M. le vicomte de Langle :

« M. le vicomte de Langle est un excellent officier, qui joint au plus grand talent pour son métier un caractère ferme et inébranlable. Son exactitude à me suivre a été si grande, que nous n'avons peut-être jamais été hors de la portée de la voix que lorsque je lui ai ordonné de s'éloigner et de chasser en avant. »

Depuis le départ de l'expédition, il n'a obtenu que la pension de 1000 livres, dont il ne devait jouir qu'à la fin de la campagne, commençant à compter du jour de la sortie.

M. de Lapérouse ajoute que l'avancement particulier de M. de Langle serait pour lui une faveur inappréciable, que cet officier sera âgé de quarante-sept ans à son retour, et que si, à cette époque, il n'est pas brigadier, il n'est pas possible qu'il parvienne au grade supérieur au moment où

ses talents très distingués le rendroient infiniment utile.

M. de Lapérouse représente que, par la perte que la division a faite de six officiers, les grâces dont ils avaient l'expectative restent sans réalité.

M. d'Escures avait la promesse d'une pension de 800 livres.

M. de Pierrevert avait la promesse d'une pension de 500 livres.

M. Marchainville, la croix de Saint-Louis.

MM. de Boutervilliers, Flassan et Montarnal des brevets d'enseignes.

M. de Monti¹, lieutenant de vaisseau (actuellement le cinquante-deuxième), en second avec M. de Langle, a la promesse du grade de capitaine de vaisseau à la fin de la campagne.

DOSSIER LAPÉROUSE

État des services.

Journal de la flûte du roi, la *Seine*, commandée par M. de Lapérouse, enseigne des vaisseaux du roi, partie de l'île de France, le 18 mai 1773 pour se rendre par Bourbon et les Seychelles et Praslin aux Indes orientales.

Lettre de Vergennes, au ministre de la marine (de Castries), 5 juin 1783, au sujet de l'expédition de la baie d'Hudson et l'impossibilité d'établir une analogie entre la conduite sage et modérée qu'y a tenue Lapérouse et les actes de violence de l'amiral Rodney à Saint-Eustache.

Lettre de Fleurieu à Mme de Lapérouse, par laquelle, en raison de l'état de sa santé, il la prie de demander au ministre de vouloir bien charger un officier de la publication des manuscrits de son mari (24 décembre 1792).

Lettre de Mme de Lapérouse, datée de Nantes, le 8 février 1793, au ministre, le priant de vouloir bien charger

1. Note de M. de Langle sur M. de Monti : « Excellent homme de mer, modèle de constance, de sagesse, de prévoyance et de fermeté. »

Milet Mureau de la publication de la relation du voyage de son mari.

Réclamations de Mme de Lapérouse, datées du 23 messidor et du 25 vendémiaire an IV, au sujet des sommes qui lui sont dues sur les appointements de son mari.

Lettre du vicomte Decazes, le 2 juillet 1843, au sujet de la statue de Lapérouse qui doit être élevée à Albi.

Mémoire au sujet d'un établissement à créer à l'île du Roi, sur la côte malabare, auquel Lapérouse se montre opposé.

Lettre de l'administration des monnaies envoyant le procès-verbal de vérification de la garde d'épée que Dillon a retrouvée à Tucopia; elle est de fabrique française et a été établie en 1777 ou 1778 par un sieur Fouasse, fourbisseur, demeurant à cette époque rue de la Pelleterie.

Archives du Dépôt des cartes et plans de la Marine¹.

(Vol. 105; 1 à 4.)

Copie d'un mémoire, sans date et sans signature, adressé au roi et faisant ressortir, à l'occasion de l'expédition de Lapérouse, l'importance d'un voyage de circumnavigation (4 pages).

Copie d'un mémoire, sans date et sans signature, adressé à M. de Lapérouse, lui conseillant quelques modifications à son projet d'itinéraire (11 pages).

Février 1785. — Note sans signature relative au commerce de pelleteries qui pourrait être fait sur la côte d'Amérique.

Deux notes sans date et sans signature traitant de l'importance de l'expédition de Lapérouse.

Copie d'un mémoire, sans date et sans signature, présenté au roi et relatif à l'itinéraire de l'expédition de Lapérouse.

1. Cet ensemble de documents, dont plusieurs ont une grande valeur scientifique, a été largement utilisé pour la relation officielle de l'expédition rédigée par Milet Mureau et éditée par l'Imprimerie nationale; quelques-uns sont cependant inédits.

ses talents très distin-

M. de Lapérouse r
sion a faite de six of
pectative restent sar

M. d'Escures avai

M. de Pierrever

500 livres.

M. Marchainvil

MM. de Boute

d'enseignes.

M. de Monti¹,
quante-deuxièm
messe du grad
pagne.

Journal d
Lapérouse,
France, le
les Seych
Lettre a

5 juin 17
l'impossi
et modé
de l'am

Lett
raison
nistre
des n
Le
vriér

1.
mod

ROUSE.

de Francfort, an-
la cour de Dane-
Nicobar.

adressée au chevalier
de l'expédition de La-

adoub des navires.

aisant ressortir l'intérêt

ns signature exposant le
es, avec copies de notes du

lettre du maréchal de Cas-
et, lui demandant que l'Acá-
mémoire sur les diverses ob-
miques, géographiques et
s de l'expédition de Lapé-

Minute d'une lettre sans signa-
résident de la Société royale de
t M. de Monneron, chargé de se
s instruments d'astronomie pour

sur un petit changement proposé
lon de Lapérouse.

85. — Minute de la lettre d'envoi
rouse pour son expédition.

1785. — Copie de la lettre de Don Jo-
d'Espagne, aux gouverneurs généraux
ouvelle-Espagne, et aux capitaines géné-
es Philippines pour leur recommander
Lapérouse.

juin 1785. — Envoi de factures à Lapé-

illet 1785. — Lettre de M. Poissonnier à

M. le maréchal de Castries, lui adressant le mémoire de la Société de médecine pour l'expédition de Lapérouse,

Brest, 17 juillet 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre se plaignant de l'imperfection de ses boussoles d'inclinaison.

Brest, 7 juillet 1785. — Notes de MM. de Lapérouse et Dagelet sur des expériences comparatives de diverses boussoles d'inclinaison.

1^{er} août 1785. — Mémoire historique relatif à la partie d'agriculture de l'expédition de M. de Lapérouse, fait au jardin du roi et signé Thouin.

Mémoire pour diriger les jardiniers de l'expédition dans les travaux d'un voyage autour du monde, par M. Thouin, premier jardinier du Jardin des plantes.

Madère, 16 août 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre sur sa navigation de Brest à Madère.

Madère, 16 août 1785. — Lettre de M. de Langle au ministre sur le même sujet.

Madère, 16 août 1785. — Lettre de Lapérouse à M. de Fleurieu au sujet du vin de cette île.

Sainte-Croix de Ténériffe, 26 août 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre au sujet du débarquement de M. Monge pour cause de santé.

Lettre sans date de M. le chevalier de Lamanon, racontant son ascension au pic de Ténériffe et envoyant des graines qu'il y a recueillies.

Lettre sans date du chevalier de Langle au ministre, au sujet du débarquement de Monge.

28 août 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre, rendant compte des observations astronomiques faites à Ténériffe.

Ténériffe, 28 août 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de l'état de son équipage et de l'embarquement de vin de Ténériffe.

Ténériffe, 28 août 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de la provision de vin faite à Ténériffe et annonçant l'envoi d'un compte rendu de son voyage.

La Trinité, sous voiles, 17 octobre 1785. — Copie d'un mémoire de M. de Monneron, ingénieur en chef de l'expédition, décrivant l'île de la Trinité au point de vue des établissements des Portugais (4 pages).

Île Sainte-Catherine, du 6 au 19 novembre 1785. — Copie d'un mémoire de M. de Monneron, donnant la description de cette île (8 pages).

Bade de la Conception, du 24 février au 17 mars 1786. — Copie d'un mémoire de M. de Monneron sur la situation des Espagnols au Chili (6 pages).

Île de Pâques, 9 avril 1786. — Copie d'une note de M. de Monneron sur l'île de Pâques (1 page).

Groupe des îles Sandwich. Île de Mowee, 29 mai 1786. — Très courte note de M. de Monneron sur les îles Sandwich.

Baie et Port-des-Français, côtes nord-ouest d'Amérique, du 2 juillet au 1^{er} août 1786. — Note de M. de Monneron sur le pays (2 pages).

Port de Monterey, du 15 au 24 septembre 1786. — Note de M. de Monneron sur les établissements espagnols de la côte de Californie (2 pages).

Sainte-Catherine, 5 novembre 1785. — Longue lettre du chevalier de Lamanon au marquis de Condorcet sur les observations magnétiques et météorologiques qu'il fait à bord de la *Boussole*.

Sainte-Catherine, 6 novembre 1785. — Lettre du chevalier de Lamanon, sans adresse.

Sainte-Catherine, 5 novembre 1785. — Note du chevalier de Lamanon pour M. le marquis de Condorcet, donnant les observations météorologiques faites depuis 1^{re} latitude nord usqu'à 1^{re} de latitude sud *pour découvrir le flux et le reflux de l'atmosphère* (12 pages).

Île Sainte-Catherine, 16 novembre 1785. — Copie d'une lettre de Lapérouse au maréchal de Castries sur sa navigation depuis Ténériffe avec une carte-croquis sur laquelle son

itinéraire est tracé (9 pages). — Est joint un billet à M. de Fleurieu.

Ile Sainte-Catherine, 16 novembre 1785. — Minute et original de la copie ci-dessus.

La Conception, 14 mars 1786. — Lettre de M. de Langie au ministre, donnant des détails sur les officiers embarqués à bord de l'*Astrolabe*.

24 mars 1786. — Notes sur les dépenses occasionnées par l'armement des frégates *Boussole* et *Astrolabe*.

Ile de Pâques, 8 avril 1786. — Mémoire géographique de M. Bernizet, ingénieur géographe de l'expédition, décrivant l'île de Pâques et les monuments qu'on y trouve (16 pages).

La Conception, 14 mars 1786. — Lettre de Lapérouse à M. de Fleurieu, donnant des détails sur sa navigation et se plaignant de la marche de son navire.

Copie non datée d'un rapport adressé au ministre sur la navigation entre Sainte-Catherine et la Conception, suivi d'un nouveau plan de campagne ne modifiant que les dates des instructions (11 pages).

La Conception, 14 mars 1786. — Lettre de Lapérouse, au sujet des vivres pris à la Conception pour le ravitaillement des frégates.

La Conception, 14 mars 1786. — Trois copies d'une lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de l'accueil qui lui est fait à la Conception par les autorités espagnoles.

Paris, 10 mai 1786. — Deux lettres de M. Thouin, remerciant de l'envoi de semences récoltées par M. de la Martinière et indiquant l'emploi qui en a été fait.

Monterey, 19 septembre 1786. — Lettre de Lapérouse au ministre, faisant connaître diverses promotions qu'il a faites dans l'état-major de ses frégates et rendant compte de l'accueil qui lui est fait par les autorités espagnoles de Monterey.

Monterey, 19 septembre 1786. — Lettre de Lapérouse au ministre, rendant compte de sa navigation depuis la Conception. — Copie de la même.

Copie non datée d'une note de Lapérouse sur le commerce des peaux de loutre à la côte occidentale d'Amérique.

Monterey, 22 septembre 1786. — Lettre de M. de Langle au ministre, faisant l'éloge des divers officiers de son état-major et donnant quelques détails sur les incidents de la navigation.

Versailles, 15 décembre 1786. — Minutes des lettres du ministre en réponse à celles de Lapérouse et du chevalier de Langle envoyées de Madère, de Ténériffe et de la Conception. Ces minutes sont en double expédition.

Mers de Chine, 1^{er} janvier 1787. — Lettre du chevalier de Lamanon au ministre, au sujet de ses travaux sur l'histoire naturelle; on y trouve un bel éloge du caractère de Lapérouse.

Rade de Macao, 3 janvier 1787. — Copie et lettre de Lapérouse au ministre, annonçant l'envoi de plans dressés par M. Bernizet, et d'autres plans dus aux Espagnols.

Macao, 3 janvier 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, annonçant l'envoi des observations militaires de M. de Monneron sur les relâches de l'expédition.

Macao, 3 janvier 1787. — Trois copies d'une lettre de Lapérouse au ministre (5 pages), sur sa navigation de Monterey à Macao.

Macao, 18 janvier 1787. — Lettre de M. de Langle au ministre, lui rendant compte de la conduite et des aptitudes des officiers de l'*Astrolabe* (deux copies).

Macao, 18 janvier 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, sollicitant un avancement pour le chevalier de Langle et faisant l'éloge des divers autres officiers de son état-major (deux copies).

Macao, 26 janvier 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, annonçant l'envoi, pour la reine, d'un paquet contenant quatre peaux de loutre et deux tissus travaillés par les Indiens de Port-des-Français.

Macao, 26 janvier 1787. — Lettre de Lapérouse au mi-

nistre, au sujet du commerce des pelleteries sur la côte d'Amérique. Il rend compte de la vente faite à Macao, au bénéfice des équipages et en acompte sur leur solde, des peaux recueillies à Port-des-Français.

Macao, 2 février 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre au sujet de la vente des pelleteries au bénéfice des équipages ; il signale que la nation française n'a en Chine aucun représentant inspirant assez de confiance pour qu'il pût lui confier cette affaire.

Manille, 7 avril 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, envoyant l'état des vivres embarqués pour le ravitaillement des frégates.

Manille, 7 avril 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet des peaux de loutre embarquées en Amérique et vendues en Chine (7 pages).

Macao, 7 mars 1787. — Lettre de M. Stockenstrom à Lapérouse, au sujet de la vente des peaux de loutre à Macao, pour le compte des équipages des frégates.

Manille, 7 avril 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de sa navigation de Macao à Manille et de son séjour dans cette ville. Détails sur la révolte qui vient d'éclater à Formose contre le gouvernement chinois (7 pages).

Manille, 7 avril 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de sa rencontre avec M. de la Croix de Castries et les renforts donnés par cet officier à l'expédition.

24 juin 1787. — Copie d'une lettre de Lapérouse à M. le contrôleur général, au sujet du sieur du Fresne, embarqué comme naturaliste.

Macao, 30 janvier 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet des pelleteries vendues à Macao et des matelots chinois embarqués en remplacement des hommes morts à Port-des-Français.

26 janvier 1787. — Lettre de M. Vieillard à Lapérouse, au sujet de la vente des pelleteries à Macao.

Havre de Saint-Pierre et Saint-Paul, 10 septembre 1787.

— Mémoire au ministre sur la situation des Espagnols dans l'île de Laçon et les chances d'une conquête (6 pages).

Havre de Saint-Pierre et Saint-Paul, 10 septembre 1787.

— Lettre de Lapérouse au ministre sur la navigation des frégates de Manille au Kamtschatka (5 pages, 2 copies).

Baie d'Avatska, 21 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse, exposant le plan de sa navigation après son départ du Kamtschatka.

Havre de Saint-Pierre et Saint-Paul, 10 septembre 1787.

— Mémoire de Lapérouse au ministre, sur Formose, au sujet des difficultés d'une conquête de cette grande île. Il conseille, en vue de cette éventualité, l'occupation préalable des îles des Pêcheurs (Pescadores) (7 pages).

Avatska, 21 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet des changements qu'il croit devoir apporter au plan primitivement arrêté pour sa navigation ultérieure. Renseignements sur l'établissement des Espagnols aux îles Carolines (7 pages).

21 avril 1790. — Mémoire extrait des lettres écrites par de Lapérouse, du Kamtschatka, au sujet de ses projets de navigation ultérieure, en vue de guider les recherches à faire des débris des deux frégates.

Avatska, 21 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, envoyant la relation historique de son voyage depuis Macao, avec tables de latitude et de longitude.

Avatska, 25 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, appuyant des propositions faites par M. de Langle en faveur de ses officiers.

Avatska, 25 septembre 1787. — Lettre de M. de Langle au ministre, au sujet des officiers de l'*Astrolabe*.

Avatska, 25 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, envoyant un travail de M. de Monneron.

Avatska, 27 septembre 1787. — Lettre de M. de Monneron au ministre, au sujet du travail qu'il envoie en France.

Kamtschatka, 27 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse

au ministre, au sujet de M. de Lesseps qu'il renvoie en France.

Avatska, 28 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet de ses projets de navigation ultérieure et de sa nomination au grade de chef d'escadre, qu'il vient de recevoir.

Avatska, 29 septembre 1787. — Lettre de M. de Langle au ministre, remerciant de la pension de mille livres, accordée par le roi, dont il vient de recevoir l'avis.

Kamtschatka, 29 septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet d'une tentative de commerce des peleries faite par les Anglais à la côte d'Amérique et de la réception faite à l'expédition par les autorités russes d'Okhotsk et du Kamtschatka.

Avatska, septembre 1787. — Lettre de Lapérouse au ministre, annonçant l'envoi de deux mémoires sur Formose et sur Manille.

Baie de la Botanique (Botany-Bay), 5 février 1788. — Lettre de Lapérouse au ministre, rendant compte des mesures qu'il a cru devoir prendre à la suite du massacre de MM. de Langle, Lamanon et de dix matelots dans l'archipel des Navigateurs, et de la rencontre de l'escadre anglaise de l'amiral Philip, à Botany-Bay.

Versailles, 7 août 1788. — Minute d'une lettre de M. le marquis de la Porte-Vezin à M. Thévenard, lui envoyant diverses dépêches destinées à Lapérouse en réponse à ses lettres.

Versailles, 4 août 1788. — Minute d'une lettre du ministre à Lapérouse, en réponse à ses diverses lettres et approuvant toutes les mesures qu'il a prises (18 pages).

Versailles, 31 octobre 1788. — Lettre de M. de Lesseps à M. le comte de la Luzerne, ministre et secrétaire d'État, au sujet d'une expédition secrète préparée à Okhotsk et mise sous les ordres de M. Billings, ancien aide-astronome de l'expédition de Cook; son but paraît être de chercher une

route conduisant de cette ville au Kamtschatka, par l'océan Glacial et le détroit de Behring. M. de Lesseps rend compte également de diverses campagnes d'exploration des Russes et insiste pour que le gouvernement français récompense le gouverneur d'Okhotsk de l'accueil fait à l'expédition de Lapérouse (12 pages).

Lettre non datée de Lapérouse à M. de Fleurieu, insistant sur un avancement qu'il a demandé pour le chevalier de Langle.

Lettre non datée de Lapérouse à M. de Fleurieu, lui faisant l'éloge de M. de Monneron.

Paris, 21 avril 1785. — Lettre de Lapérouse à M. de Fleurieu, au sujet d'un aumônier qui lui est recommandé et d'un M. Forster qu'il désire embarquer comme interprète.

Note non datée ni signée à M. de Fleurieu, au sujet de l'armement des frégates.

Paris, 27 février 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre, au sujet des inconvénients qu'il y aurait à faire entreprendre par des vaisseaux du roi le commerce des pelleteries à la côte nord-ouest d'Amérique.

Paris, 16 mars 1785. — Note de Lapérouse à M. de Fleurieu, au sujet des savants à embarquer sur les frégates, des objets d'armement et des instructions pour les relâches en cours de campagne.

Note non signée ni datée à M. de Fleurieu, au sujet des vivres et divers objets d'armement à embarquer sur les frégates.

29 mars 1785. — Lettre de Lapérouse à M. de Fleurieu, au sujet de l'armement des frégates et des instructions à lui donner pour sa navigation.

Paris, 9 février 1785. — Lettre de Lapérouse au ministre, acceptant la proposition qui lui est faite de prendre le commandement de la campagne de circumnavigation projetée, mais posant certaines conditions, notamment que le commandement de la seconde frégate soit donné à M. de Langle.

Note de Lapérouse à M. de Fleurieu, repoussant l'idée de séparer les deux frégates pour la campagne à entreprendre et annonçant que M. de Langle accepte de l'accompagner.

Paris, 1785. — Note de Lapérouse à M. de Fleurieu, au sujet d'un entretien qu'il eut avec M. le comte d'Artois qui cherchait à savoir de lui le secret de la campagne projetée.

1785. — Divers états d'objets d'armement pour les deux frégates.

— Mémoire sur les *Térébratulites* ou *poulettes* et description d'une espèce trouvée dans les mers de Tartarie orientale, par M. le chevalier de Lamanon, membre correspondant de l'Académie des sciences (12 pages).

— Mémoire sur les *Cornes d'Ammon* et description d'une espèce trouvée entre les tropiques, dans la mer du Sud, par le chevalier de Lamanon (4 pages).

— Mémoire sur les loutres de mer (9 pages).

(Vol. 105. — 5 à 11).

Table des longitudes et latitudes des frégates la *Boussole* et l'*Astrolabe*, depuis le départ du Kamtschatka jusqu'à la Nouvelle-Hollande (2 copies, 4 pages).

— Table des routes de la *Boussole* (60 pages).

— Table des routes de la *Boussole* et de l'*Astrolabe* depuis le départ de Macao jusqu'au Kamtschatka (30 pages).

— Table des latitudes et des longitudes des différentes îles reconnues dans le grand Océan équatorial, par M. le comte de Lapérouse, obtenues par la combinaison des opérations trigonométriques faites à bord de la frégate du roi la *Boussole*, assujetties aux points journaliers du vaisseau déterminés astronomiquement (3 pages).

— Mémoire physiologique et pathologique sur les Américains, par M. Rollin, docteur en médecine, chirurgien-major de la *Boussole*, sous le commandement de M. le comte de Lapérouse, pendant son voyage autour du monde (30 pages).

— Dissertation sur les habitants de l'île de Choka et sur

les Tartares orientaux, par M. Rollin, docteur en médecine, chirurgien major de la *Boussole* (17 pages).

— Mémoire ou dissertation sur les habitants des îles de Pâques et de Mowee, par M. Rollin, docteur en médecine, chirurgien-major de la *Boussole* (17 pages).

— Mémoire sur Manille, par Lapérouse (6 pages).

— Mémoire sur Formose, par Lapérouse (7 pages).

— Premier projet de campagne pour M. de Lapérouse, en marge duquel se trouvent des notes du roi Louis XVI, avec une note contenant quelques changements proposés dans le premier projet, au bas duquel le roi Louis XVI a écrit : *Approuvé* (32 pages).

— Journal du voyage de circumnavigation de Lapérouse, fragment comprenant la traversée de Brest à Madère (16 pages).

— Extrait du journal de Lapérouse relatant la perte de deux canots avec leurs équipages à Port-des-Français (11 pages).

— Manuscrit du journal de voyage de Lapérouse depuis son départ de Brest jusqu'à l'arrivée au mouillage de Macao (janvier 1787). Bien que l'illustre navigateur s'en défende, cette relation n'est pas sans valeur littéraire (286 pages).

— Manuscrit du journal de voyage de Lapérouse, pour le troisième volume de sa relation officielle, depuis l'arrivée à Manille (février 1787) jusqu'à l'arrivée à Avatska (Kamtschatka), en septembre 1787 (132 pages).

— Manuscrit du journal de voyage de Lapérouse, depuis le séjour à Avatska (Kamtschatka), jusqu'à l'arrivée à Botany-Bay, Australie (janvier 1788) — (164 pages).

*Pièces de la collection de M. Charavay (Eugène),
expert en autographes.*

Lettre de Lapérouse à sa mère, datée de Boston, 20 octobre 1781, donnant des détails sur la guerre de l'indépendance américaine.

Lettre de Lapérouse à M. Gesnès, chef du bureau des interprètes au ministère des affaires étrangères à Versailles, réclamant pour l'embarquer sur la *Boussole* une cuisine nouveau modèle sur laquelle ce personnage est chargé de faire un rapport.

Billet de Lapérouse à M. Le Dru annonçant son départ très prochain et le priant de lui envoyer à bord son instrument, ses aimants, et un mémoire sur les expériences à faire, les précautions à prendre, etc.

Lettre de Lapérouse à sa sœur, datée de Lorient, 9 novembre 1783, où il est question d'un procès qu'il est pressé de terminer pour revenir à Paris.

Procès-verbal de perte d'un pistolet tombé à la mer pendant un exercice à bord, signé par le chevalier de La Jonquière, enseigne de vaisseau à bord de l'*Amazone* et contresigné par Lapérouse, lieutenant de vaisseau, commandant. Saint-Malo, 4 août 1778.

*Dossier de M. Etienne Charavay,
Archiviste-paléographe, expert en autographes.*

En mer, à bord du vaisseau le *Languedoc*, 17 juillet 1779.
— Ordre du comte d'Estaing, vice-amiral de France, au chevalier de Lapérouse, lieutenant des vaisseaux du roi, commandant la frégate l'*Amazone*, de se rendre à Port-Royal de la Martinique.

Divers billets de demande de matériel relatifs à l'armement de l'*Astrolabe* et de la *Boussole*, signés par MM. de Laborde Marchainville, de Clonard, d'Escures, de Monti, officiers à bord des frégates.

28 septembre 1784. — Lettre de M. Lamanon, minéralogiste, écrite de Mont-Dauphin à M. Dantic, au sujet d'explorations qu'il a faites dans le Haut-Dauphiné.

Paris, le 8 avril... — Lettre de Lapérouse à sa femme, la suppliant de ne plus lui faire d'observations au sujet de

la campagne projetée, lui annonçant qu'il emmène son frère avec le titre de lieutenant de frégate, et lui contant l'arrestation d'une dame de Saint-Hélin, pour tentative d'empoisonnement.

Brest, 12 avril 1787. — Note de Lapérouse sur M. de La Silvestrie, qu'il a eu sous ses ordres comme garde de la marine pendant l'expédition de la baie d'Hudson.

Billet de demande pour objets d'armement de la *Boussole*, signé Lapérouse.

A bord de l'*Astrée*, Boston, 30 septembre 1781. — État des dépenses, fournitures et approvisionnements faits par MM. Breck et Green, pour la frégate du roi l'*Astrée*, revêtu des signatures du chevalier de Roquefeuill, de Lapérouse et de M. de Valnais, consul de France à Boston.

*Extrait du catalogue de la collection d'autographes
de M. Alfred Bovet.*

Baie d'Avatcha (Kamtschatka), 25 septembre 1787. Lettre de Lapérouse au comte... M. de Lesseps, qu'il envoie en France lui apprendra leur arrivée au Kamtschatka après une longue navigation pendant laquelle ils ont encore trouvé à glaner après les abondantes moissons du capitaine Cook. Il raconte l'accueil fraternel reçu du gouverneur d'Okhotsk et le prie de témoigner toute sa reconnaissance à l'impératrice de Russie, Catherine II, pour les ordres qu'elle a donnés à cet effet.

*Extrait du catalogue de la collection d'autographes
provenant des cabinets de MM. B. Fillon, L. Potier, etc.*

A bord de la *Boussole*, 28 juillet 1785. — Visa sur une demande écrite et signée par le chevalier de Clonard.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES SE RAPPORTANT A LAPÉROUSE
OU A SON EXPÉDITION, PARUS JUSQU'A CE JOUR,
RELEVÉS PAR M. GABRIEL MARCEL

1. — **Phillip**. The voyage of governor Phillip to Botany-bay, with an account of the establishment of the colonies of port Jackson and Norfolk island compiled from authentic papers which have been obtained from the several departments... — London, J. Stockdale, 1789, in-4.
2. — Third edition. — London, for J. Stockdale, 1790, in-8.
3. — **Tench**. A narrative of the expedition to Botany-bay with an account of New South Wales... Second edition by captain Watkin Tench of the marine. — London, for J. Debrett, 1789, in-8.
4. — London, for J. Debrett, 1789, in-8.
5. — **Tench**. Voyage à la baie Botanique avec une description du nouveau Pays de Galles méridional, de ses habitants, de ses productions et quelques détails relatifs à M. de la Peyrouse pendant son séjour à la baie Botanique par le capitaine Watkin Tench... — Paris, Letellier, 1789, in-8.
6. — **Tench**. Relation d'une expédition à la baie Botanique située dans la Nouvelle-Hollande, traduit de l'anglais du capitaine Watkin Tench par C. P. (Charles Pougens). — Paris, Knapen, 1789, in-8.
7. — **Tench**. Nachricht von der Expedition nach Botany bay nebst Bemerkungen über Neu-Süd-Wallis und einem Verzeichniss des civil und militär Staats des neuen Colonie von Port-Jackson... — Frankfurt am Main, Fleischer, 1789, in-8.
8. — **Tench**. Reise nach der Botany-bay mit einer Karte.
VI^e vol. de : Neue Geschichte der See und Landreisen. — Hamburg, A. Campe, 1789-1808, 19 vol. in-8.
9. — **Portlock**. (Captain Nathaniel). A voyage round the world, but most particularly to the south west coast of America, performed in the years 1785, 6, 7, in the King George and Queen Charlotte, captains Portlock and Dixon. — London, 1789, in-4.

10. — **Portlock und Dixon.** Reise um die Welt besonders nach den nordwestlichen Küste von Amerika in den Jahren 1785-1788, in den Schiffen King George und Queen Charlotte. Aus dem Englischen mit Anmerkungen von J. R. Forster. — Berlin, Voss, 1789, in-8.
11. — Berlin, Voss, 1789, gr. in-4 (avec gravures et une carte).
12. — **Dixon (George).** A voyage round the world, but more particularly to the north west coast of America performed in the years, 1785, 6, 7, 8. — London, 1789, gr. in-4.
13. — Traduit en français par Lebas. — Paris, 1789, 1 vol. in-4, ou 2 vol. in-8.
14. — **Philipp.** Philipp's... Reise nach Neu-Süd-Wallis nebst Nachrichten von einigen neuen Entdeckungen in der Südsee... aus dem Englischen (von Joh Balbach).
Forme le tome XVI de : Bibliothek der neuesten Reisesbeschreibung. — Nurnberg, Schneider und Weigel, 1782-1797, 21 vol. gr. in-8.
15. — **White.** Journal of a voyage to New South Wales... by John Withe esquire.... — London, for J. Debrett, 1790, in-4.
16. — **Fleurieu.** Découvertes des Français en 1768 et 1769 dans le sud-est de la Nouvelle-Guinée, reconnaissances postérieures des mêmes terres par des navigateurs anglais qui leur ont imposé de nouveaux noms, précédées de l'abrégé historique des navigations et des découvertes des Espagnols dans les mêmes parages par M^{me}, ancien capitaine de vaisseau (de Fleurieu). — Paris, Impr. royale, 1790, in-4.
17. — **Laborde (de).** Mémoire sur la prétendue découverte faite en 1788 par des Anglois, d'un continent qui n'est autre chose que la terre des Arsacides, découverte en 1768 par M. de Bougainville... et en 1769 par M. de Surville... suivi d'un projet de souscription pour un armement destiné à la recherche de M. de La Pérouse qu'on croit avoir fait naufrage sur quelque côte de la mer du Sud. On propose que cet armement soit commandé, ou, au moins, dirigé par M. de Bougainville, par M. de Laborde, ancien premier valet de chambre du roi et gouverneur du Louvre, l'un des premiers généraux de Sa Majesté. — (S.l.n.d.), in-8 de 16 pages avec carte.
18. — **Philipp.** Voyage du gouverneur Phillip à Botany-bay avec une description de l'établissement des colonies du port Jackson et de l'île Norfolk, faite sur des papiers authentiques obtenus des divers départements... Traduit de l'anglais. — Paris, Buisson, 1791, in-8.

19. — Passage de La Pérouse à Manille. — *Moniteur* du 30 janvier 1790.
20. — Passage présumé de La Pérouse à Batavia. — *Moniteur* du 26 février 1790.
21. — **Dupetit-Thouars**. Prospectus d'un armement particulier pour la recherche de M. de La Pérouse (par A. Dupetit-Thouars). — (S.l.n.d.), in-8. Pièce.
22. — **Dupetit-Thouars**. Supplément au prospectus de M. Dupetit-Thouars... pour la recherche de M. de La Pérouse. — (S.l.n.d.), in-8. Pièce.
23. — Confirmation du passage de La Pérouse à Batavia. — *Moniteur* du 24 mars 1790.
24. — **Chénier** (André). Poésies... Édition critique... par L. Becq de Fouquières... — Paris, Charpentier, 1882, in-8°.
- P. 370. Poème sur l'Amérique :

J'accuserai les vents, et cette mer jalouse
Qui retient, qui, peut-être, a ravi La Pérouse.

.....

(Nous ne citons que cette édition).

25. — **Lesseps** (Barthélemy de). Journal historique du voyage de M. de Lesseps, consul de France, employé dans l'expédition de M. le comte de la Pérouse en qualité d'interprète du Roi ; depuis l'instant où il a quitté les frégates Françaises au port Saint-Pierre et Saint-Paul du Kamtschatka jusqu'à son arrivée en France le 17 octobre 1788. — Paris, Impr. royale, 1790, 2 vol. in-8.
26. — Paris, Impr. royale, 1790, 3 vol. in-8.
27. — **Meares** (John). An authentic copy of his memorial containing every particular respecting the capture of the vessels in Nootka sound. — London, 1790, in-8.
28. — **Meares** (John). Voyages made in the years 1788 and 1789 from China to the north west coast of America, to which are prefixed an introductory narrative of a voyage performed in 1786, from Bengal, in the ship Nootka, observations on the probable existence of a north west passage and some account of the trade between the north west coast of America and China and the latter country and Great-Britain. — London, 1790, in-4.
29. — London, 1791, 2 vol. in-8.
30. — Paris, an III, 1795, 3 vol. in-8 (traduit par Billecoq).
31. — Berlin, 1796, in-4 (traduit par G. Förster).
32. — Torino, 1798, 4 vol. in-8 (traduction italienne).
33. — **Dixon**. Remarks on the voyage of John Meares in a letter to that gentleman. — London, 1790, in-4.

34. — London, 1791, in-4.
35. — **Meares** (Lieutenant John). An answer to Mr. Dixon, late commander of the Queen Charlotte. — London, 1791, in-4.
36. — **Lesseps** (J.-B.-B. de). Travels in Kamtschatka 1787-1788, translated from the french. — London, 1790, 2 vol. in-8.
37. — Geschichte der Reisen die seit Cook an der nordwest und nordost Küste von Amerika und in der Nördlichen Amerika selbst von Meares, Dixon, Portlock, Coxe, Long und andere unternommen worden sind... aus dem Englischen ausgearbeitet von Georg Forster. — Berlin, Voss, 1791, 3 vol. gr. in-4.
- Tirages à part des parties suivantes : Meares und Douglas Reisen... in den Jahren 1786-89. — Berlin, Voss, 1790, in-4.
38. — Berlin, Voss, 1791, 3 vol. gr. in-8.
39. — **Laborde** (de). Histoire abrégée de la mer du Sud... par M. de Laborde... — Paris, P. Didot l'aîné, 1791, 3 vol. in-8 et atlas in-4.
40. — **Forster** (Georges). Ansichten vom Niederrhein von Brabant, Flandern... (Excursions dans les pays du Rhin inférieur, le Brabant, la Flandre, la Hollande, l'Angleterre et la France...) — Berlin, 1791-1794, 3 vol. in-8.
41. — Berlin, 1800-1804, 2 vol. in-8.
42. — 1868, publié par Guillaume Buchner, 2 vol. in-8.
- Vol. XIII et XIV de : « Bibliothek national literatur des achtzehnten und neunzehnten Jahrhunderts. »
- (L'auteur y critique les motifs de l'expédition de La Pérouse.)
43. — Décret invitant le roi à faire armer deux frégates pour aller à la recherche de La Pérouse. — *Moniteur* du 10 février 1791.
44. — **Lesseps** (B. de). Reise von Kamtschatka nach Frankreich. Aus dem Franz. von Prof. Villaume — Riga und Leipzig, 1791, 2 vol. in-8.
45. — Berlin, 1791, in-8.
46. — Demandes de l'envoi d'une expédition à la recherche de La Pérouse. — *Moniteur* des 24 janvier, 3 et 29 février 1791.
47. — Décret relatif à l'impression des relations envoyées par La Pérouse et décision portant qu'il figurera sur l'état de la marine jusqu'au retour des vaisseaux envoyés à sa recherche. — *Moniteur* du 24 avril 1791.
48. — N° 864. — Loi relative à M. de La Peyrouse et à l'impression des cartes par lui envoyées. Donnée à Paris le 4 mai 1791. — Paris, Impr. royale, 1791, in-4. Pièce.
49. — Vote d'un million par l'Assemblée pour l'armement de deux

- gabares expédiées à la recherche de La Pérouse. — *Moniteur* du 12 juin 1791.
50. — **Du Petit-Thouars**. Lettre de M. Aristide Dupetit-Thouars à ses souscripteurs (20 août 1791) — (S.l.n.d.), in-8. Pièce.
51. — **Du Petit-Thouars**. État des actions et demi-actions remises à M. de Laborde par les actionnaires ci-après : — Supplément et correction du compte provisoire que M. Dupetit-Thouars a rendu à ses souscripteurs le 20 de septembre (1791). — Paris, impr. de Rainville (s. d.), in-8. Pièce.
52. — Annonce du départ de d'Entrecasteaux. — *Moniteur* du 28 octobre 1791.
53. — Projet de décret d'une allocation de 10 000 livres à M. Dupetit-Thouars qui arme deux navires de commerce pour la recherche de La Pérouse. — *Moniteur* du 24 décembre 1791.
54. — Annonce du naufrage de La Pérouse aux îles de l'Amirauté et rejet d'une nouvelle demande de fonds en faveur de Dupetit-Thouars. — *Moniteur* du 10 avril 1792.
55. — Décret accordant à Dupetit-Thouars une somme équivalant à deux années de ses appointements. — *Moniteur* du 29 mai 1792.
56. — **Lesseps** (J.-B.-B. de). Historisch dagverhaal zijner reize, zeder thet verlaten van de Laperouse in de haven van St Pieter naar het fr. — Utrecht, 1792, 2 vol. in-8.
57. — Déclaration d'un capitaine anglais qui aurait découvert sur la côte de New-Georgia (mer orientale) un bâtiment naufragé qui doit être un de ceux de Lapérouse. — *Moniteur* du 28 juin 1793.
58. — **Tench**. A complete account of the settlement at port Jackson in New-South-Wales including an accurate description of the situation of the colony, of the natives, and of its natural productions, taken on the spot by captain Watkin Tench of the marines. — London, G. Nicol and J. Sewell, 1793, in-4.
59. — Secours accordés aux femmes des marins embarqués avec La Pérouse. — *Moniteur* du 13 octobre 1793.
60. — **Hunter**. Historical journal of the transactions at Port Jackson by Hunter. — London, 1793, in-4.
61. — **Hunter**. Tagebuch von Port Jackson. Forme les tomes XIX et XX de : Bibliothek der neuesten Reisebeschreibungen. — Nürnberg, 1782-97, Schneider und Weigel gr. in-8.
62. — Découvertes dans la mer du Sud, nouvelles de M. de La Pérouse jusqu'en 1794. Traces de son passage trouvées en

- diverses îles et terres de l'Océan Pacifique, grand île peuplée d'émigrés français (ouvrage cité par Charton). — Paris (s.d.), in-8 (ouvrage apocryphe).
63. — **Campe**. Sammlung interessanter und durchgängig zweckmassig abgefasster Reisebeschreibungen für die Jugend von J. H. Campe. — Reutlingen, J. Grözingen, 1794-1803, 12 vol. in-8.
64. — Détails donnés par Willaumez sur la fin de l'expédition de d'Entrecasteaux. — *Moniteur* du 7 mars 1795.
65. — Détails donnés par Lalande sur l'expédition de d'Entrecasteaux. — *Moniteur* du 13 juin 1795.
66. — **Forster** (Joh. Reinold). Voyage philosophique et pittoresque sur les rives du Rhin, à Liège, dans la Flandre, le Brabant, la Hollande, et fait en 1790, traduit de l'allemand avec des notes par Charles Pougens. — Paris, F. Buisson, an III (1795), 2 vol. in-8.
67. — Annonce de l'impression des observations géographiques faites par Dagelet (29^e suite des *Notices de l'Almanach sous verre des associés contenant les découvertes, inventions...* 1768-1810, in-4, an IV, colonne 783, parag. 99).
68. — **Milet-Mureau**. Voyage de La Pérouse autour du monde, publié conformément au décret du 22 avril 1791 et rédigé par M. L.-A. Milet-Mureau,... — Paris, impr. de la République, an V (1797), 4 vol. in-4 et atlas gr. in-fol.
69. — Entdeckungsreise in den Jahren 1785-88. Herausgegeben von Mar. L. Ant Milet-Mureau. Aus dem Franz übers. u. mit Anmerkungen begleitet von J. Rhld. Forster u. Mthi. Ch. Sprengel. — Berlin, 1790, in-8.
70. — Berlin, 1800, in-8.
71. — **Dupetit-Thouars**. Mémoire adressé par la famille Dupetit-Thouars aux actionnaires et à l'équipage du « Diligent » expédié au mois d'août 1792, pour aller à la recherche de La Pérouse... sous les ordres d'Aristide-Aubert Dupetit-Thouars. — Paris, impr. de Gueffier (s. d.), in-4. Pièce.
72. — Fragments du dernier voyage de La Pérouse. — Quimper, 1797, in-8.
73. — **Kotzebue**. La Peyrouse ein Schauspiel in zwei Aufzügen. — (Theater, 7^e vol. — Leipzig, Kunamer, 1840-1841, 40 vol. in-12.)
74. — **Collins**. An account of the english colony in New-South Wales with remarks on the dispositions, customs, manners, etc. of the native... compiled by permission from the Mss. of lieutenant-

- governor King by David Collins... — London for J. Cadell jun and W. Davies, 1798, in-4.
75. — London, for T. Cadell and W. Davies, 1804, in-4.
76. — *White*. Voyage à la Nouvelle-Galles du Sud, à Botany-bay, au port Jackson en 1787, 1788, 1789, par John White... traduit de l'anglais... par Ch. Pougens... — Paris, Guillaumc, an VI, (1798), in-8.
77. — *Grasset Saint-Sauveur*. Tableau des découvertes du capitaine Cook et de la Pérouse, par Jacques Grasset St-Sauveur... — Paris, Bance le jeune, an VII, 1 ^{re} in-fol. oblong (gravure représentant les types des naturels visités par ces navigateurs).
78. — *Millet-Mureau*. A voyage round the world performed in the years 1786, 1787 and 1788 by the Boussole and Astrolabe, under the command of J. F. G. de La Pérouse, published by order of the national Assembly under the super-intendance of L. A. Millet Mureau... Translated from the french. — London for Robinson, Edwards and Payne, 1799, 2 vol. in-4 et 1 vol. in-fol.
79. — London, 1799, 2 vol. in-4, atlas.
80. — London, 1799, 3 vol. in-8.
81. — London, 1807, 3 vol. in-8 et atlas fol.
82. — Trad. suéd. par Samøedham. — Stockholm, 1799, in-8.
83. — *Millet-Mureau*. Lapeyrouse's Entdeckungsreisen herausgegeben von M. C. A. Millet-Mureau. Aus dem französischen mit Anmerkungen von Joh. R. Forster. — Berlin, 1799, 1 vol. gr. in-8.
84. — *Kleines Magazin der Reisen*... von Chr. Schulz. — Berlin, 1799-1805, 4 vol. gr. in-8 (le tome III renferme la relation du voyage de Lapérouse).
85. — *Magazin von merkwürdigen neuen Reisebeschreibungen aus fremden Sprachen übers. und mit Anmerk. begleitet von J.R. Forster und anderen Gelehrten*. — Berlin, Voss, 1790-1830, 39 vol. gr. in-8.
- Renferme vol. IV. 1^{re} partie : Lesseps : Reise durch Kamtschatka. 1791. vol XVI et XVII. La Peyrouse's Entdeckungsreisen herausgegeben von M. C. A. Millet-Mureau. Aus dem französischen von Jh. Reinhold Forster, 1799.
86. — Lapeyrouse's Entdeckungsreise in den Jahren 1785-1788 aus dem französischen... — Leipzig, Hinrichs, 1799, 2 vol. gr. in-8.
87. — *La Millaire*. Relation du voyage à la recherche de La Pérouse, fait par ordre de l'Assemblée constituante pendant les années 1791, 1792 et pendant la première et la deuxième année

- de la République française, par le citoyen Labillardière. . . — Paris, H. Jansen, an VIII, 2 vol. in-4 et atlas gr. in-fol.
- 87 bis. — Paris, H.-J. Jansen, an VIII, 2 vol. in-8 et atlas in-fol.
88. — **Labillardière**. Voyage in search of La Pérouse, performed by order of the Constituant Assembly, during the years 1791. 1792, 1793 and 1794, and drawn by M. Labillardière... translated from the french. — London, for J. Stockdale, 1800, 2 vol. in-8.
89. — London, 1800, in-4.
90. — **La Billardière**. Reise in d. Sudmeer zur Aufsuchung des Lapeyrouse, aus dem französ. — Hamburg, 1801, 2 vol. gr. in-8.
91. — Bibliothek der neuesten und wichtigsten Reisebeschreibungen und geographischen Nachrichten zur Erweiterung der Erdkunde. — Weimar, 1800-1814, 50 vol, gr. in-8.
- Renferme : Wilson's Beschreibung einer Missionsreise nach den stillen Ocean in den Jahren 1796-98, nebst Labillardière Reise in den Sudsee. Auszeichnet aus dem englischen von M. C. Sprengel, 1800. 3 vol. gr. in-8.
92. — **Millet-Mureau**. Voyage de La Pérouse dans l'océan Pacifique septentrional et méridional pendant les années 1785-1788, traduit... par MM. Golenitscheff, Kutusoff. — Saint-Petersbourg 1800-1802, 2 vol. in-8 (en russe).
93. — A voyage round the world peromed in the years 1793 (sic) 6-7 and 8 by M. de la Pérouse, abridged from the original french journal... — Boston, 1801, in-12. Pièce.
94. — **Zach** (F. de). Allgemeine geographische Ephemeriden verfasst von einer Gesellschaft gelehrten und herausgegeben von F. von Zach,... — Weimar, im Verlage des Industrie-Comptoirs 1798-1829, 79 vol. in-8.
- (T. VIII, 1801, p. 494, IX. 1802, p. 487, 497, 500. T. XIII, 1804, p. 489. T. XIV, 1804, p. 117, 511 et *passim*; à la fin de chaque volume se trouve une table alphabétique).
95. — **Zimmermann** (Eberh. Aug. Wilh. von). Taschenbuch der Reisen, oder unterhaltende Darstellung der Entdeckungen des XVIII^{ten} Jahrhunderts in Ruecksicht der Länder, Menschen, und Produkten-Kunde für jede Klasse von Lesern. — Leipzig, E. Fleischer, 1802-1819, 18 vol. in-16.
96. — **Burney**. J. Burney's history of the discoveries in the south sea. — London, 1804-1817, 5 vol. in-8.
97. — **Lapérouse**. Reize naar de Zuider Zee in 1785-88 naar het fransch de M. J. van der Linden. — Groningen, 1805, 3 vol. in-8.
98. — **Esménard**. La Navigation, poème par J. Esménard. — Paris, Giguet et Michaud, 1806, 2 vol. in-8.

Le chant VI, page 357 et suivantes, contient un passage relatif à l'expédition de La Pérouse.

99. — *Cavendish Pelham*. The world or the present state of the universe. — London, J. Stratford, 1806, in-4.

Renferme vol. II, pp. 146-194 :

De Lesseps, travels in Kamtschatka, during the years 1787 and 1788.

100. — *Avrigni* (C. I. L. d'). Le départ de La Pérouse ou les navigateurs modernes; poème par C. I. L. d'Avrigni,... — Paris, L. Collin, 1807, in-8.

101. — Sur le banc du naufrage et sur le sort de M. de La Perouse par M^{eu}. Flinders (Lettre adressée par Flinders au Président et aux membres de la société d'émulation de l'île de France où il était prisonnier de guerre, le 17 janvier 1807). — *Annales des voyages de la géographie et de l'histoire*. Tome X, p. 88.

102. — *Campe*. Bibliothèque géographique et instructive des jeunes gens ou recueil de voyages intéressants dans toutes les parties du monde pour l'instruction et l'amusement de la jeunesse; traduit de l'allemand et de l'anglais par M. Breton. — Amsterdam, J. G. Dufour, 1807, 2 vol. in-12 (sixième année : Voyage de Portlock et Dixon).

103. — La deuxième édition a pour titre: Bibliothèque géographique, recueil de voyages dans les quatre parties du monde; traduit de l'allemand et de l'anglais par M. de B..., en 6 séries de 12 vol. Dufour, 1818, 72 vol. in-18.

104. — Rapport du Ministre de la marine au Directoire, en lui présentant 25 exemplaires du voyage de La Pérouse par Milet-Mureau. — *Moniteur* du 20 germinal an VI.

105. — *Entrecasteaux*. Voyage de D'Entrecasteaux envoyé à la recherche de La Pérouse, publié par ordre de Sa Majesté l'Empereur et roi, sous le ministère de S. E. le vice-amiral Decrès, comte de l'Empire. Rédigé par M. de Rossel, ancien capitaine de vaisseau. — Paris, Impr. impériale, 1807-1808, 2 vol. in-4 avec un atlas in-fol. de 40 pl.

106. — *Vanderbourg*. Compte rendu du voyage de d'Entrecasteaux. — *Mercur de France*, Paris, 1809, in-4.

107. — La Pérouse ou le voyage autour du monde, tableau historique, avec un prologue en vaudeville, intitulé : le Marin provençal. — 1810 (cité par Charton).

108. — Compte rendu et extraits de la relation du voyage de La Pérouse par Milet-Mureau. — *Moniteur* des 21 et 24 nivôse, 3 et 6 pluviôse an VIII.

109. — Carte de l'Amérique septentrionale et méridionale où se trouvent les trois voyages de Cook et ceux de Mackenzie, Vancouver et Lapérouse dressée par Mérisson... — (S. l.), 1810, 1 fle 1,17 × 0,86.
110. — Paris, Hocquart, 1839, 1,17 × 0,86.
111. — Paris, Hocquart, 1841, 1,17 × 0,86.
112. — Paris, Hocquart, 1842, 1,17 × 0,86.
113. — Chaudon et Delandine. Dictionnaire universel, historique et bibliographique... D'après la huitième édition publiée par MM. Chaudon et Delandine. Neuvième édition... — Paris, impr. de Mame frères, 1810-1812, 20 vol. in-8.
114. — M. (Augustin). Lapérouse ou le voyageur autour du monde. Tableaux historiques à grand spectacle en trois actions représentées pour la première fois à Paris sur le Théâtre de la salle des Jeux gymniques le 13 juin 1810, par Augustin H***... Musique de Foignet fils. — Paris, Barba, in-8, pièce (l'auteur est Augustin Hapdé).
115. — Louis XVI. Mémoire pour servir d'instructions au S^r de La Pérouse. — *Annales de la marine*, 1816, 2^e partie, p. 11.
116. — Les marins français depuis le commencement de la monarchie jusqu'à nos jours ou recueil de traits de bravoure, de beaux faits d'armes, de réponses ingénieuses, de mots piquants de tous les marins français et contenant en outre des détails sur le voyage de M. de La Peyrouse, un extrait des instructions qu'il avait reçues et une notice sur les officiers qui ont été envoyés à sa recherche. — Paris, Ledentu, 1816, in-12.
117. — Paris, Ledentu, 1827, in-12.
118. — Notice nécrologique sur Aristide-Aubert Du Petit-Thouars. — *Annales maritimes*, 1817, 2^e partie, p. 242.
119. — Burney. A memoir on the voyage of d'Entrecasteaux in search of La Pérouse by James Burney... — London, Printed by Luke Hansard, 1820, in-8 de 22 p.
120. — Analyse du mémoire sur le voyage de d'Entrecasteaux à la recherche de Lapérouse par M. le capitaine Burney. — *Nouvelles Annales des voyages*, 1820, p. 417.
121. — Vinaty. Éloge de La Pérouse, ouvrage qui a obtenu l'églantine d'or décernée par l'Académie des jeux floraux de Toulouse au concours de 1823, par J.-A. Vinaty,... — Paris, Didot père et fils, 1823, in-8. Pièce.
122. — Camot. Nouvelle histoire des naufrages anciens et modernes... par Ant C*** t... — Paris, Cerbet aîné, 1824, in-12.
123. — Gérard. Vies et campagnes des plus célèbres marins fran-

- çais, depuis François I^{er} jusqu'à nos jours, contenant un exposé succinct et rapide des faits glorieux, des actions éclatantes et des exemples admirables de bravoure, de courage et d'intrépidité qui ont illustré nos marins... par Gérard (Cousin d'Avallon). — Paris, Corbet aîné, 1825, in-12.
124. — Nouvelles données par l'amiral Manby qu'on aurait découvert dans une île entre la Nouvelle-Calédonie et la Nouvelle-Guinée une croix de Saint-Louis et des médailles de Louis XVI. *Nouvelles Annales des voyages*, 1825, p. 425.
125. — Mêmes nouvelles. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, août 1825.
126. — La Peyrouse, poème précédé d'une notice biographique de La Peyrouse, de la liste de tous les officiers, savants et autres, attachés à l'expédition commandée par La Peyrouse, ainsi que des nouvelles parvenues en 1827 sur le sort de cette expédition, par ***. — Paris, Delaunay, M^{me} Huzard et Bachevalier, 1827, in-8.
127. — Découverte que le capitaine Dillon croit avoir faite du lieu du naufrage de La Pérouse. Envoi du jeune Chaigneau pour l'accompagner. — *Annales maritimes*, 1827, deuxième partie, t. 1^{er}, p. 497.
128. — Nouveau renseignement sur le lieu où l'on suppose que La Pérouse a naufragé. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, août 1827.
129. — Nouvelles de l'*Astrolabe* commandée par Dumont d'Urville. — *Annales maritimes*, 1827, deuxième partie, t. 1^{er}, p. 545.
130. Nouvelles de l'expédition de Lapérouse. — *Moniteur* du 30 avril 1827.
131. — Recherches sur les traces de l'expédition de Lapérouse. — *London and Paris Observ.*, 22 juillet 1827.
132. — Critique des objets rapportés de Mallicolo par Dillon. — *Gazette de l'île Maurice*, 27 octobre 1827.
133. — Sur la mort de Lapérouse à l'île Manicou, l'une des îles de l'archipel du Saint-Esprit. Lettre de M. J. Russell... 7 novembre 1827. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, mars 1828.
134. — L'expédition du capitaine Dillon. — *Journal des voyages*, 1827, p. 234.
135. — La première expédition de Dillon. — *Nouvelles Annales des voyages*, 1827, p. 134.
136. — La Pérouse. — *Sydney Gazette*, 25 janvier 1828.
137. — Dumont d'Urville. Rapport au ministre de la marine. — *Nouvelles Annales des voyages*, févr. 1828, p. 244.
138. — Dumont d'Urville. Rapport au ministre de la marine. — *Journal des voyages*, févr. 1828, p. 252.
139. — Nouvelles de la corvette l'*Astrolabe*. Lettre de MM. Cordier

- et Chaigneau. L'expédition Dillon. — *Annales maritimes*, janvier et février 1828, p. 209, 229, etc., 567.
140. Nouveaux renseignements sur le naufrage de Lapérouse. — *Bulletin des sciences géographiques...* publié sous la direction de M. le baron de Férussac, t. XIII, 1828, p. 236; t. XIV, p. 301.
141. — Sur la mort de Lapérouse à l'île Manicolo. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, mars 1828, p. 161.
142. — Expédition ayant pour objet de découvrir le sort de Lapérouse. — *London and Paris Observ.*, 23 mars 1828, p. 187.
143. — Découverte des reliques de l'expédition de Lapérouse. — *Calcutta Government Gazette*, may 1828.
144. — Sur La Pérouse. — *London liter. Gaz.*, 6 septembre 1828.
145. — Expédition de Dillon et découvertes faites à Mallicolo. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, sept. 1828.
146. — Premières nouvelles données par l'expédition de Dumont d'Urville de la découverte faite à Mallicolo par Dillon. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, oct. 1828.
147. — Plan de campagne pour la recherche des débris de l'expédition de Lapérouse. — *Le Globe*, 4 oct. 1828, p. 737.
148. — Dernières nouvelles sur Lapérouse, extraites de la *Gazette de Calcutta*. — *Moniteur* du 4 oct. 1828.
149. — Nouvelles de l'Inde sur La Pérouse. — *Journal des Débats*, 5 oct. 1828, p. 3.
150. — Nouvelles des découvertes du capitaine Dillon. — *Nouvelles Annales des voyages*, 1828, p. 235.
151. — Voyage du capitaine Dillon, entrepris pour constater le sort de La Pérouse. — *Orient Herald*, oct. 1828, p. 145.
152. — Arrivée de M. Chaigneau en France. — *Moniteur* du 13 oct. 1828, p. 1698.
153. — L'expédition du capitaine Dillon. — *Journal des voyages*, 1828, p. 254.
154. — Routes de La Pérouse, etc. — *Annales maritimes*, 1828, deuxième partie, t. I^{er}, p. 209, 313, 701; t. II, p. 321.
155. — Dumont d'Urville. Rapport à S. E. le ministre de la marine sur les opérations de la corvette l'*Astrolabe* (renseignements sur le passage de La Pérouse à Annamouka.) — *Annales maritimes*, 1828, deuxième partie, p. 663.
156. — Dillon. Lettre. — *Morning Chronicle*, 21 janvier 1829.
157. — Dernières nouvelles sur La Pérouse. — *Moniteur* des 24 et 27 février 1829.
158. — Quoy et Gaimard. Lettre de MM. Quoy et Gaimard,

- médecins embarqués sur l'*Astrolabe*, à M. Louis de Freycinet, en date du Port-Louis de l'île de France le 18 octobre 1828. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, avril 1829.
159. — Monument à élever à la mémoire de La Pérouse par la ville d'Alby. — *Journal de Paris*, 30 avril 1829.
160. — Recherches sur les traces de l'expédition de La Pérouse. Arrivée de M. Chaigneau en France. — *Bulletin des sciences géographiques* ... publié ... par M. le baron de Férussac, t. XVII, 1829, p. 220.
161. — Vœux émis pour une nouvelle expédition de La Pérouse. — *Annales maritimes*, 1829, t. I^{er}, p. 119.
162. — Biographie de La Pérouse dans *le Navigateur*, journal des naufrages et des autres événements nautiques, par une société de marins. — Havre, Hue, 1828-1835, 8 vol. in-8; 1829, p. 352.
163. — Notice de l'exposition faite au foyer du théâtre de la Porte-Saint-Martin de tous les débris en nature provenant du naufrage de La Pérouse. — Paris, bureau de location, 1829, in-8. Pièce.
164. — Dernières nouvelles sur le lieu du naufrage de La Pérouse. — *Journal des voyages*, 1829, p. 112.
165. — Relation du voyage autour du monde de la corvette du Roi la *Bayonnaise*, commandée par M. Legoarrant de Tromelin. — *Annales de la marine*, 1829, t. II, p. 288.
166. — Monument à élever à la mémoire de La Pérouse. — *Journal de Paris*, 30 avril 1829.
167. — Notice sur l'expédition de La Pérouse et les voyages de Dillon et de Dumont d'Urville. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, mars-mai et juin 1829.
168. — **Autran**. Discours sur le retour de l'*Astrolabe* en France, prononcé dans la séance publique de l'Académie de Marseille par M. Paul Autran, ... le 10 mai 1829. — Marseille, impr. de Feissat, 1829, in-8.
169. — **Bajot**. Abrégé historique et chronologique des principaux voyages et découvertes par mer depuis l'an 2000 avant Jésus-Christ, jusqu'au commencement du XIX^e siècle. — Extrait des *Annales maritimes et coloniales*, publiées par M. Bajot ... — Paris, Impr. royale, 1829, in-8.
170. — **Hapdé**. Expédition et naufrage de La Pérouse, recueil historique des faits, événements, découvertes, etc., appuyés de documents officiels, par A. Hapdé... — Paris, Delaunay, 1829, in-8.

171. — Deuxième édition. Paris, Delaunay, 1829, in-8.
172. — **Dillon** (Peter). Narrative and successful results of a voyage in the south seas performed by order of the government of british India, to ascertain the actual fate of La Pérouse's expedition... — London, 1829, 2 vol. gr. in-8.
173. — **Dumont d'Urville**. Rapport sur les opérations de la corvette l'*Astrolabe* (recherches à Vanikoro.) — *Annales maritimes*, 1829, deuxième partie, t. 1^{er}, p. 86.
174. — **Rossel** (Ch. de). Rapport sur la navigation de l'*Astrolabe*, lu à l'Académie des sciences le 17 août 1729. — *Annales maritimes*, 1829, deuxième partie, t. II.
175. — **Rossel**. Rapport sur la navigation de l'*Astrolabe*, commandé par M. Dumont d'Urville, lu à l'Académie royale des sciences dans la séance du 17 août 1829, par M. le chevalier de Rossel. — Paris, impr. de Tastu, 1829, in-8.
176. — **Dumont d'Urville**. Rapport sur le voyage de l'*Astrolabe*, lu à l'Académie royale des sciences (Institut de France) dans la séance du 11 mai 1829, par M. Dumont d'Urville. — Paris, impr. de Coniam, 1829, in-8.
177. — Monument à élever à la mémoire de Lapérouse. — *Bulletin des sciences géographiques* ... publié ... par M. le baron de Férussac. — T. XX, 1829, p. 437.
178. — **Dumont d'Urville**. L'*Astrolabe* à Vanikoro. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, décembre 1829.
179. — Nouvelle bibliothèque des voyages ou choix de voyages les plus intéressants. — Paris, Lecoq, 1829-1833, 92 vol. in-12, t. LXXVII-LXXIX.
180. — De La Pérouse Reise naar de eilanden den zuidzee, gedurende 1827 en 1828. — Amsterdam, 1830, 2 vol. in-8.
181. — **Dillon**. Voyage aux îles de la mer du Sud, en 1827 et 1828, et relation de la découverte du sort de La Pérouse, dédié au Roi par le capitaine Peter Dillon. — Paris, Pillet aîné, 1830, 2 vol. in-8.
182. — Résultats du voyage de Lapérouse. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, oct. 1830, p. 159.
183. — Extrait du journal de James Hobbs, premier officier de l'*Union de Calcutta*, capitaine John Nichols... 14 avril 1811. — *Bull. Soc. de géogr. de Paris*, octobre 1830.
(Cet officier rapporte avoir vu un espars planté sur une des îles Salomon située par 8°18' lat. Sud et 156°30' long Est, mais n'avoir pu débarquer par suite de la crainte que ses compagnons avaient d'être mangés.)

184. — **Lesson** (R.-P.). Journal d'un voyage pittoresque autour du monde exécuté sur la corvette la *Coquille*, commandée par M. L.-J. Duperrey pendant les années 1822, 1823, 1824, 1825, par R.-P. Lesson. — Paris, A. Gobin, 1830, in-8. Le t. I^{er} seul a paru.
185. — Analyse du voyage de la corvette l'*Astrolabe* autour du monde. — *Nouvelles Annales des voyages*, 1830, p. 317.
186. — **Freyetmet** (de). Institut de France. Académie royale des sciences. Rapport sur la relation du voyage du capitaine Dillon et la découverte faite par ce marin des débris de l'expédition de Lapérouse. — *Annales maritimes*, 1830, deuxième partie, t. I^{er}, p. 422.
187. — **Dumont d'Urville**. Voyage de la corvette l'*Astrolabe* exécuté par ordre du Roi pendant les années 1826, 1827, 1828, 1829 sous le commandement de M. J. Dumont d'Urville (histoire du voyage). — Paris, J. Tastu, 1830, 5 vol. in-8.
188. — **Cooley** (Desborough). History of maritime and inland discovery. — London, 1830-1831, 3 vol. in-12.
189. — Deuxième édition. London, Longmans, 1846, 3 vol. in-12.
190. — Voyage de La Pérouse, rédigé d'après ses manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours, et enrichi de notes de M. de Lesseps, consul général de France à Lishonne et seul débris vivant de l'expédition dont il était l'interprète. — Paris, Arthus Bertrand, 1831, in-8.
191. — **Dumont d'Urville**. Notice sur les îles du Grand Océan lue à la Société de géographie de Paris dans la séance du 5 janvier 1831. — Paris, impr. de Dupuy, 1831, in-8.
192. — **Woillez**. Vies et aventures des voyageurs, extraites des relations les plus curieuses et faisant suite au *Nouveau Voyageur de la jeunesse dans les cinq parties du monde*, par Mme Woillez. — Paris, J. Langlumé et Peltier, 1832, in-12. (L'auteur croit que Lapérouse a dû périr en se rendant de Botanybay aux îles des Amis et semble ignorer les découvertes de Dillon et de Dumont d'Urville.)
193. — Deuxième édition. Paris, Langlumé et Peltier, 1833, in-12.
194. — Nouvelle Bibliothèque des voyages, ou Choix des voyages les plus intéressants. Lapérouse. — Paris, Leconte, 1832, vol. in-12. (Forme les tomes 77 à 81 de la collection.)
195. — Voyages de découvertes. Lapérouse. — *Magasin pittoresque*, 1833, pp. 397-398.

196. — **Dumont d'Urville**. Voyage de découverte autour du monde et à la recherche de Lapérouse, sur la corvette l'*Astrolabe*. — Paris, 1832-1834, 6 vol. in-8 de texte et atlas.
197. — **Albert Montémont**. Bibliothèque universelle des voyages effectués par mer ou par terre dans les parties diverses du monde depuis les premières découvertes jusqu'à nos jours... revus ou traduits par M. Albert Montémont... — Paris, Armand Aubrie, 1833-1836, 46 vol. in-8.
198. — **Roux de Rochelle**. Notice sur les voyages de M. de Lesseps lue à la Société de Géographie dans la séance du 4 juillet 1834. — *Bull. Soc. géogr. de Paris*, juillet 1834.
199. — **Dumont d'Urville**. Voyage pittoresque autour du monde. Résumé général des voyages de découvertes de Magellan, Tasman, Dampier, Anson, Byron, Wallis, Carteret, Bougainville, Cook, Lapérouse, sous la direction de M. Dumont d'Urville. — Paris, L. Tenré, 1834-1835, 2 vol. in-4.
200. — **Dumont d'Urville**. Malerische Reise um die Welt. Eine geordnete Zusammenstellung des wissenswerthesten von den Entdeckungsreisen eines Byron, Wallis, Carteret, Bougainville,... verfasst von einer Gesellschaft Reisender und Gelehrter unter der Leitung des Herrn Dumont d'Urville. In's Deutsche uebertr. und mit einigen Anmerkungen und Zusätzen versehen von A. Dietmann. — Leipzig, Baumgärtner, 1835-1839, 2 vol. gr. in-4.
201. — **Hennequin**. Biographie maritime ou notices historiques sur la vie et les campagnes des marins célèbres français et étrangers par M. Hennequin,... — Paris, Regnault, 1835, 3 vol. in-8.
202. — **Domený de Riensl**. Océanie. — Dans l'*Univers pittoresque*, Revue géographique et ethnographique de la Malaisie, de la Micronésie, de la Polynésie et de la Mélanésie. — Paris, 1836, 3 vol. in-8.
203. **Garnier (E.)**. Nouvel abrégé de tous les voyages autour du monde depuis Magellan jusqu'à Durville et Laplace, 1519-1832, par E. Garnier. — Paris, Lavigne, 1836, 2 vol. in-12 (la couverture porte : *Bibliothèque des familles*).
204. — Deuxième édition. — Paris, Lavigne, 1838, 2 vol. in-12.
205. — Septième édition. — Tours, Mame, 1852, in-12. (Bibliothèque de la jeunesse chrétienne; le nom de l'auteur a disparu.)
206. — **Chantal**. Vies et aventures remarquables des plus célèbres voyageurs modernes ou récit anecdotique de leurs courses marines ou terrestres, de leurs dangers, de leurs succès et de leurs rencontres les plus curieuses et d'une foule de particu-

- rités surprenantes par J.-B. de Chantal. — Paris, Fruger et Brunet, 1836, 2 vol. in-12.
207. — Letzte Schicksale und Entdeckungen des französischen Schiffscapitains Grafen de La Pérouse und der Mannschaft der Fregatte la *Boussole* jenseits des 85^{ten} Grade nordlicher Breite. Nach den von Reiddiff im Jahre 1835 auf der Beerri Insel aufgefundenen Schieffstagebüchern und Manuscripten. Aus dem Enrlischen. — Hanau, König, 1837, gr. in-8. (Relation imaginaire.)
208. — **Dumont d'Urville**. Analyse du voyage de découvertes autour du monde et à la recherche de Lapérouse par Dumont d'Urville. — *Nouvelles Annales des voyages*, 1838, p. 95, 231.
209. — **Fremenville** (le Ch^e de). Nouvelle relation du voyage à la recherche de Lapérouse, exécuté en 1791, 92, 93 et 94 par d'Entrecasteaux. — Brest, 1838, in-8.
210. — **Bougainville** (Y.-H.-P. de). Journal de la navigation autour du globe de la frégate la *Thétis* et de la corvette l'*Espérance* exécutée pendant les années 1824, 1825 et 1826. — Paris, A. Bertrand, 1838, 2 vol. gr. in-4 et atlas gr. in-fol.
211. — Musée de la marine au Louvre. Pyramide Lapérouse. — *Magasin pittoresque*, 1838, p. 271, 272, 399, 400.
212. — **Lessen**. Voyage autour du monde, entrepris... sur la corvette la *Coquille*. — Paris, P. Pourrat frères, 1838-1839, 2 vol. in-8.
213. — La Science populaire de Claudius. Simples discours sur toutes choses. Voyage de Lapérouse autour du monde. — Paris, J. Renouard, 1839, in-24.
214. — Carte de l'Amérique septentrionale, où se trouvent les voyages de Cook, de Mackenzie, Vancouver, Lapérouse, Parry et Franklin, ainsi que les découvertes les plus récentes, dressée par Hérisson... revue, corrigée et augmentée en 1839. — Paris, Hocquart (s. d.), 1 feuille 1,18 × 0,86.
215. — Nouvel abrégé de tous les voyages autour du monde depuis Magellan jusqu'à d'Urville et Laplace. Nouvelle édition, revue et corrigée par une Société d'ecclésiastiques. — Tours, A Mame, 1839, 2 vol. in-12.

(Bibliothèque de la jeunesse chrétienne.)

216. — Sixième édition. — Tours, Mame 1850, 2 vol. in-12.
217. — Septième édition. — — 1852, — —
218. — Huitième édition. — — 1856, — —
219. — Neuvième édition. — — 1859, — —
220. — Dixième édition. — — 1862, — —

221. — Onzième édition. — Tours, Mame 1865, 2 vol. in-12.
 222. — Douzième édition. — — 1867, — —
 223. — Treizième édition. — — 1870, — —
 224. — Quatorzième édition. — — 1875, — —
 225. — **Valentin**. Voyages et aventures de Lapérouse par F. Valentin. — Tours, Mame, 1839, in-12.

(Bibliothèque de la jeunesse chrétienne.)

226. — Troisième édition. — Tours, Mame, 1842, in-12.
 227. — Sixième édition. — — 1852, — —
 228. — Septième édition. — — 1856, — —
 229. — Huitième édition. — — 1859, — —
 230. — Neuvième édition. — — 1862, — —
 231. — Dixième édition. — — 1864, — —
 232. — Onzième édition. — — 1866, — —
 233. — Douzième édition. — — 1869, — —
 234. — Treizième édition. — — 1872, — —
 235. — Quatorzième édition. — — 1875, — —
 236. — **Dietzmann**. Merkwürdige Reisen und Seefahrten aus dem Englischen übersetzt von A. Dietzmann und Joh. Sporschl. — Pesth, Hartleben, 1840, 6 vol. in-8.
 237. — **Cooley**. Histoire générale des voyages de découvertes maritimes et continentales traduite par Ad. Joanne et Old Nick (Forgues). — Paris, Paulin, 1840, 3 vol. in-18.
 238. — **Joarizti**. Viage dramático al rededor del mundo. Aventuras de los mas afamados viajeros Colon, Vasco de Gama, Vesputcio, Cortereal, Acunha, Cortes, Magallanes, Elcano, Pizarro, Almagro, Villoughby, Drake, Barentz, Bering, Hudson, Kotzebue, Bougainville, Mungo Park, Cook, Wilson, Lemaire, Lapeyrouse (sio), Ross, Dumont d'Urville... y naufragios celebres... aspecto y naturaleza de los paises menos conocidos... arreglado por Adolfo Joarizti. — Barcelona y Madrid (s. d.), 2 vol. gr. in-8.
 239. Nouvelle bibliothèque des voyages anciens et modernes contenant larelation complète ou analysée des voyages de Christophe Colomb, Fernand Cortez, Pizarre, Anson, Byron, Bougainville, Cook, Lapérouse. — Paris, P. Dumenil, 1841-1842, 12 vol. in-8.
 240. — L'amiral Dumont d'Urville. — *Magasin pittoresque*, 1841, p. 177, et 242 à 244.
 241. — **Cooley**. Allgemeine Geschichte der Reisen und Entdeckungen zu Wasser und zu Land seit dem Anfang der Welt bis auf unsere Tage. Nach dem Englischen von Heinrich Elsner. — Stuttgart, Hallberg, 1841-1842, 2 vol. in-16.

242. — **Matin**. Histoire pittoresque des voyages dans les cinq parties du monde, recueil de descriptions pittoresques, des récits curieux, des scènes variées, des découvertes scientifiques, des mœurs et coutumes qui offrent un intérêt universel. Extrait des voyages de Christophe Colomb, Pizarre, La Condamine. — Paris, Ardant, 1843, 5 vol. in-8.
243. — Extrait de Magellan, Byron, Wallis, Bougainville, Surville, Marion, Cook, Lapérouse, d'Entrecasteaux, Peter Dillon, Dumont d'Urville. — Limoges, Paris, Ardant, 1847, 2 vol. gr. in-8.
244. — **Guérin** (Léon). Histoire maritime de la France depuis les temps anciens jusqu'à nos jours. — Paris, A. Ledoux, 1842-1843, 2 vol. in-8.
245. — Deuxième édition. Paris, Andrieux, 1843, 2 vol. in-12.
246. — Troisième édition. Paris, Belin, Leprieur et Morizot, 1846-1848, 3 vol. gr. in-8.
247. — **Martins**. Vie, voyages et aventures de l'amiral Dumont d'Urville, contenant la relation des voyages autour du monde de cet illustre marin, par M. de Barins. — Paris, Le Bailly, 1844, in-18.
248. — Paris, Le Bailly, 1851, in-18.
249. — Paris, Le Bailly, 1863, in-18.
250. — Paris, Le Bailly, 1867, in-18.
251. — **Lemercier**. Les marins célèbres de la France par Adrien Lemercier. — Tours, A. Mame, 1844, in-12.

(Bibliothèque des écoles chrétiennes.)

252. — Tours, Mame, 1849 in-12.
253. — — 1850 —
254. — — 1853 —
255. — — 1857 —
256. — — 1860 —
257. — — 1865 —
258. — — 1868 —
259. — — 1870 in-8.
260. — — 1872 in-12.
261. — — 1879 in-8.
262. — — 1878 —
263. — — 1882 —
264. — — 1884 —
265. — Allgemeine Encyclopädie der Wissenschaften und Künste in alphabetischen Folge von genannten Schriftstellern bearbeitet und herausgegeben von J. S. Ersch und J. G. Gruber. — Dritte

Section O-Z. herausgegeben von M. H. E. Maier. Neuenzehnten Theil (1844). — Leipzig, F. A. Brockhaus, 1818-1868, 73 (?) vol in-4.

266. — Histoire universelle des voyages, relation succincte et pittoresque des navigations et des découvertes les plus intéressantes. — Paris, B. Renault, 1845, gr. in-8.

267. — Paris, B. Renault, 1853, gr. in-8.

268. — Paris, R. Ruel aîné, 1855, gr. in-8.

269. — Paris, B. Renault, 1856, gr. in-8.

270. — Paris, B. Renault, 1857, gr. in-8.

271. — Paris, B. Renault, 1860, gr. in-8.

272. — **Capus**. Lapérouse, poème par Pierre Capus dit Albigeois. Parmi des arts, ouvrier bottier, élève de la nature. — Albi, chez l'auteur, 1845, in-8.

273. — Histoire des navigations et des voyages les plus célèbres depuis les expéditions des Phéniciens et des Égyptiens jusqu'à la découverte des deux Amériques. — Paris, B. Renault (1846), 2 vol in-12.

Le second volume a pour titre : Les derniers voyages autour du monde, histoire des navigations et des découvertes les plus intéressantes.

274. — Paris, B. Renault, 1847, 2 vol. in-12.

275. — Paris, B. Renault (s. d.), 2 vol. in-12.

276. — Paris, B. Renault, 1860, 2 vol. in-12.

277. — Paris, B. Renault, 1864, 2 vol. in-12.

278. — Die Weltkunde, in einer planmaässig geordnet in Rundschau der wichtigsten neuern Land- und Seereisen für das Junglingsalter und die Gebildeten aller Stände auf Grund des Reiseverkes von Wilhelm Harnisch dargestellt und herausgegeben von Fr. Heinzelmann. Leipzig, Fleischer, 16 vol. grand in-8, 1847-1855.

Renfermant, tome VI : *J. Dumont d'Urville*, Reise nach dem Sudpol und Oceanien, nebst Reisen auf Nicholland und Tasmanien. Herausgegeben von Friedrich Heinzelmann. Mit einem Stahlstich und einer Karte, 1851.

279. — **Van Tenac**. Histoire générale de la marine. — Paris, rue du Faubourg-Montmartre, 10, (1847-1848), 4 vol. in-4.

280. — Paris, E. et V. Penaud, (s. d.), 4 vol. in-4.

281. — **Victor Blanchard**. Voyages de la Pérouse autour du monde. — Limoges, Ardant, 1848, in-12.

282. — **Jouhanneau** (abbé Paul). Beautés de l'histoire des voyages anciens et modernes. — Paris, Limoges, Ardant, 1848, in-8.

283. — Paris, Limoges, Ardant, 1851, in-8.
 284. — Paris, Limoges, Ardant, 1852, in-8.
 285. — Paris, Limoges, Ardant, 1854, in-12.
 286. — Paris, Limoges, Ardant, 1864, in-8.
Bibliothèque religieuse, morale, littéraire de l'enfance et de la jeunesse.
 287. — **Smith**. Voyages autour du monde et dans les contrées les plus curieuses du globe depuis Christophe Colomb jusqu'à nos jours... mis en ordre par William Smith. — Paris, société bibliophile (1849), 12 vol. in-8.
 288. — Paris, société bibliophile, 1850, 12 vol. in-8.
 289. — Paris, société bibliophile, 1852, 12 vol. in-8.
 290. — Paris, librairie de l'Encyclopédie du XIX^e siècle, 1877, 12 vol. in-8.
 291. — **Graves** (J. de). Voyages et aventures des marins et des navigateurs les plus célèbres, ou Résumé de leurs expéditions, de leurs naufrages et de leurs combats. — Paris, Limoges, Ardant, 1851, in-12. *Bibliothèque religieuse, morale, littéraire pour l'enfance et la jeunesse.*
 292. — Paris, Limoges, Ardant, 1856, in-12.
 293. — Paris, Limoges, Ardant, 1857, in-12.
 294. — Paris, Limoges, Ardant, 1859, in-12.
 295. — Paris, Limoges, Ardant, 1862, in-12.
 296. — Paris, Limoges, Ardant, 1863, in-12.
 297. — Paris, Limoges, Ardant, 1864, in-12.
 298. — Limoges, E. Ardant et C. Thihaut, 1867, in-12.
 299. — Limoges, E. Ardant et C. Thibaut, 1869, in-12.
 300. — Limoges, E. Ardant, 1874, in-12.
 301. — **Gorsse**. Discours prononcé par le général baron Gorsse,... à l'inauguration de la statue de Lapérouse à Albi, le 23 janvier 1853. — Albi, impr. de M. Papailhau (s. d.), in-4. Pièce.
 302. — **Papailhau**. Notice historique par M. Papailhau. — Albi, impr. de M. Papailhau (1853), in-8.
 303. — Lapérouse. — Albi, imp. de M. Papailhau (1853), in-4. Pièce.
 304. — **Jasmin**. Lapeyrouso. A la bilo d'Albi. — Albi, 1853, in-4. Pièce.
 305. — **Dumont d'Urville**. Voyage autour du monde publié sous la direction du contre-amiral Dumont d'Urville. Nouvelle édition revue et corrigée. — Paris, Furne, 1853, 2 vol. in-4.
 306. — **Jurien de la Gravière**. Voyage en Chine pendant les années 1847, 1848, 1849, 1850, par le vice-amiral Jurien de la Gravière. — Paris, Hachette, 1854, 2 vol. in-18.

307. — Deuxième édition. Paris, Hachette, 1864, 2 vol. in-18. P. 287 du deuxième volume il donne des renseignements sur le lieu du naufrage des survivants de l'expédition de la Pérouse.
308. — **Jouhanneau** (abbé). Album des voyages anciens et modernes par M. l'abbé Paul Jouhanneau. — Limoges et Paris, M. Ardant, 1854, in-12. *Bibliothèque religieuse, morale, littéraire de l'enfance et de la jeunesse.*
309. — Limoges, Ardant, 1861, gr. in-8.
310. — Limoges, Paris, Ardant, 1869, gr. in-8.
311. — **Charton**. Voyageurs anciens et modernes ou choix de relations de voyages les plus intéressants et les plus instructifs depuis le v^e siècle avant Jésus-Christ, jusqu'au xix^e siècle par Ed. Charton. — Paris, *Magasin pittoresque*, 1854-1857. 4 vol. gr. in-8.
312. — Trad. en danois par H. Sædring. — Kjöbenhavn, Eibe, 1856-1859. 4 vol. in-8.
313. — **Albert Montémont**. Voyages autour du monde et en Océanie par Bougainville, Cook, Lapérouse, revus et traduits par M. Albert Montémont. — Paris, J. Bry aîné, 1855, in-4.
314. — **Drohojowska**. A travers l'Océanie par Madame la comtesse Drohojowska. — Lille, Lefort, 1857, in-8.
315. — **Jouhanneau**. Album de los viajes antiguos et modernos — Paris, Rosa y Bouret, 1857, in-8. (*Biblioteca de la juventud*).
316. — **G. B. Eyriès**. Viaggio pittoresco in Asia ed in Africa. Riassunto générale dei Viaggi antichie moderni, secundo Erman, Lesseps, G. I. Gmelin ecc. Prima Traduzione italiana di Silv. Bandarini. — Venezia, Antonelli, 1857-1858, 2 vol. in-4.
317. — **Neumann**. Zeitschrift für allgemeine Erdkunde mit Unterstützung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin und unter besonderer Mitwirkung von H. W. Dove, herausgegeben von Dr D. Neumann. — Berlin, D. Reimer, 1888, vol. in-8. 5^e série, 1858, renferme p. 377-414 : « Wanikero und der Schiffbuch des La Pérouse von Director Meinicke in Prenzlau. »
318. — **Hyenne**. Bibliothèque pour tous. La Pérouse, aventures et naufrages par Robert Hyenne. — Paris, G. Havard, 1859, gr. in-8. Pièce.
319. — Paris, Havard, 1861, gr. in-8. Pièce.
320. — Histoire des plus célèbres marins français anciens et modernes, ou valeur, intrépidité et courage des grands hommes de notre marine. — Paris, Le Bailly, 1859, in-18.
321. — **Demmery, de Jallais et Thiéry**. Le naufrage de Lapérouse, drame en cinq actes et neuf tableaux... — Paris, M. Lévy,

- 1859, in-4. (Théâtre de la Porte-Saint-Martin, 1^{re} représentation, 7 mai 1859.)
322. — **Dumont d'Urville**. Histoire générale des voyages par Dumont d'Urville, d'Orbigny, Eyriès et A. Jacobs. — Paris, Furne, 1859-1860, 2 vol. in-4.
323. — **Charton** (Ed.). Los viajeros modernos o Relaciones de los viajes mas interesantes e instructivos que se hicieron en los siglos xv y xvi con biografías, notas y indicaciones iconograficas por Eduardo Charton,... Obra... traducida al castellado y arreglada en la parte relativa a Cristobal Colon y Hernan Cortes bajo la direccion de don Mariano Urrobieta. — Paris, 1860, gr. in-8.
324. — **Lapérouse**. Lettre à madame Necker, 19 mai 1785. Dans : Lescure (de). Les autographes en France et à l'étranger... — Paris, J. Gay, 1865, in-8, p. 245.
325. — **P. Levot et A. Deneaud**. Les gloires maritimes de la France. Notices biographiques sur les plus célèbres marins, découvreurs, astronomes, ingénieurs, hydrographes, médecins, administrateurs, etc. — Paris, A. Bertrand, 1866, in-18.
326. — **Combettes de Labourelle**. Légendes albigeoises. — Toulouse, impr. de A. Chauvin, 1867, in-8.
327. — **Raffy**. Lectures géographiques par C. Raffy. Amérique et Océanie. — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, E. Thorin, Toulouse, P. Privat, 1867, in-12.
328. — Deuxième édition revue et augmentée. — Paris, Durand et Pedone-Lauriel, 1879, in-12.
329. — **Bouniol**. Les marins français (suite et complément de la France héroïque). Vies et récits dramatiques d'après les documents originaux par M. Bathild Bouniol. — Paris, Bray, 1868, 2 vol. in-18.
330. — Paris, Bray et Retaux, 1876, 2 vol. in-18.
331. — **Garnier**. Extrait du *Bulletin de la Société de géographie* (novembre 1869). Traces du passage de La Pérouse à la Nouvelle-Calédonie, par Jules Garnier. — Paris, impr. de Martinet (s. d.), in-8. Pièce.
332. — **Folleville** (Ch. de). Les plus célèbres voyageurs des temps modernes, voyages les plus intéressants, aventures de terre et de mer dans les six parties du monde, par Charles de Folleville. — Limoges, Ardant, 1869, gr. in-8.
333. — Limoges, Ardant, 1873, gr. in-8.
334. — Limoges, Ardant, 1875, in-4.
335. — **Jurien**. Souvenirs d'un amiral. Mémoires du vice-amiral

- Jurien de la Gravière. — Paris, Hachette, 1872, 2 vol. in-16.
(Le vice-amiral P.-R. Jurien a fait partie de l'expédition de d'Entrecasteaux à la recherche de La Pérouse; il était embarqué comme volontaire sur l'*Espérance*).
336. — Devie. Histoire générale du Languedoc avec des notes et les pièces justificatives, par dom Ch. Devie et dom J. Vaissette... — Toulouse, Privat, 1872-1887, 15 vol. in-4.
(Le tome XIII, additions des nouveaux éditeurs, p. 1331-1332, annonce le voyage de La Pérouse.)
337. — Gœpp. Les grands hommes de la France. Navigateurs, par Ed. Gœpp... et E. L. Cordie : Bougainville, La Pérouse, d'Entrecasteaux, Dumont d'Urville. — Paris, P. Ducrocq, 1873, in-8.
338. — Paris, P. Ducrocq, 1873, in-18.
339. — Paris, P. Ducrocq, 1874, in-8, 2^e édition.
340. — Paris, P. Ducrocq, 1878, in-8, 3^e édition.
341. — Paris, P. Ducrocq, 1878, in-18.
342. — Paris, P. Ducrocq, 1882, in-18.
343. — Paris, P. Ducrocq, 1882, in-8. 4^e édition.
344. — Paris, P. Ducrocq, 1887, in 18, 5^e édition.
345. — La baronnie de Brens. — *Revue du département du Tarn*, t. I, p. 29 et 288.
346. — Baptistaire de Lapérouse. — *Revue du département du Tarn*, t. II, p. 212.
347. — Reboul. — Lapérouse; conférence faite au cercle catholique d'Albi le 3 août 1875, par E.-H. Reboul... — Albi, imp. de E. Desrue, 1875, in-8. Pièce.
348. — Thomas (Frédéric). Éloge de Lapérouse. — *Revue du département du Tarn*, t. II, p. 291.
349. — Lesaint (L). Illustrations de la marine française, par L. Lesaint... — Tours, A. Mame, 1879, in-8. (*Bibliothèque de la jeunesse chrétienne*.)
350. — Tours, Mame, 1880, in-8.
351. — Tours, Mame, 1884, in-8.
352. — Tours, Mame, 1886, in-8.
353. — Ludovic Lalanne, Lettre inédite de Le Paute d'Agelet, astronome attaché à l'expédition de La Pérouse. — *Bull. Soc. géogr.*, sept. 1879, p. 295-298.
354. — Lapérouse. Rapport officiel de l'expédition de 1782 à la baie d'Hudson. — *Revue du Dauphiné et du Vivarais*, 1879, p. 507 et suiv.
355. — Lesseps. Voyage de M. de Lesseps du Kamtschatka en

- France, avec une préface par Ferdinand de Lesseps. — Paris, M. Dreyfous, 1880, in-18.
356. — **Mantoux**. Bibliothèque d'aventures et de voyages. Voyage de La Pérouse, capitaine de vaisseau, autour du monde (années 1785, 1786, 1787 et 1788), raconté par lui-même, réduit et annoté par George Mantoux. — Paris, M. Dreyfous (s. d.), in-12.
(L'auteur ignore tout ce qui a suivi le départ de Botany-bay et ne se doute pas que l'on ait retrouvé le lieu et les débris du naufrage.)
357. — **Vattemare** (H). Bibliothèque des écoles et des familles. Vie et voyages de La Pérouse, par H. Vattemare. — Paris, Hachette, 1887, in-18. Pièce.
358. — **J. Verne et G. Marcel**. Histoire générale des grands voyages et des grands voyageurs. Les grands navigateurs du XVIII^e siècle, par J. Verne. — Paris, Hetzel, gr. in-8. (L'avertissement indique toute la part que M. Marcel a prise à cet ouvrage.)
359. — Paris, Hetzel, 2 vol. in-18.
360. — Les reliques du naufrage recueillies par le lieutenant de vaisseau Bénier. — *Revue du département du Tarn*, t. IV, p. 346, t. V, p. 31, 92 à 100.
361. — **Bénier** (lieutenant de vaisseau). Découverte et sauvetage des débris provenant de l'expédition de La Pérouse. — *Revue maritime et coloniale*, année 1883, janvier, p. 175-181.
362. — Découverte des restes de Fleuriot de Langle, le compagnon de La Pérouse. Lettre du R. P. Vidal, supérieur de la mission apostolique de Tutuila à M. le contre-amiral Fleuriot de Langle. — 288-291, *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, 1883, séance du 18 mai 1883.
363. — Don fait à la Société du buste de La Pérouse. — *Comptes rendus Soc. géogr. de Paris*, 1884, p. 117, 4^e 9.
364. — Honneurs rendus aux restes de de Langle à Tutuila. — *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, 1885, p. 187, 188.
365. — Le monument de La Pérouse à Vanikoro. — *Revue d'ethnographie* publiée par le D^r Hamy, 1885, p. 185.
366. — Monument commémoratif élevé à Botany-bay. — *Revue du département du Tarn*, t. V, p. 176.
367. — Excursion au monument élevé à la mémoire de Lapérouse. — *Monde illustré*, janvier 1885, p. 71 et 72.
368. — Honneurs rendus par le *Kerguelen* aux restes des compagnons de La Pérouse à Tutuila (Maōuna), Samoa, le Massacre, le 11 décembre 1787. — *Comptes rendus, Soc. géogr.*, 20 mars 1885, p. 187.
369. — Inauguration du monument élevé à la mémoire du capitaine

- de vaisseau de Langle et de plusieurs marins, compagnons de La Pérouse, assassinés dans la baie d'Aasu (île de Tutuila, archipel des Samoa), le 11 décembre 1787. — *Revue maritime et coloniale*, 1885, 3^e semestre, p. 468 et suiv. (compte rendu qui avait été déjà publié dans les *Archives de médecine navale*).
370. — **Barbou**. Les grands marins de France. Histoire populaire de la marine française depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. — Paris, A. Duquesne, 1885, in-16.
371. — **Bayly** (G.) — Sea life sixty years ago. A Record of adventures which led up to the discovery of the relics of the long-missing expedition commanded by the comte de La Perouse by captain George Bayly. — London, Kegan Paul, Trench and Co, 1885, in-8.
372. Fête projetée du centenaire. — *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, 1886, p. 194, 396.
373. — **Glaumont**. Les restes de l'expédition de La Pérouse, p. 94, 198, 200, 726. — *Bull. Soc. géogr. commerciale de Paris*, IX, 1886-1887, n° 2.
374. — Documents relatifs à La Pérouse envoyés par le maire d'Albi. — *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, 1888 (6 janv.).
375. — **Marcel** (Gabriel). Le centenaire de La Pérouse. — *La Nature*. Revue des sciences illustrée, février 1887.
376. — **Vieules**. Centenaire de La Pérouse. Notice sur la famille et la vie privée du célèbre marin par P.-M. Vieules. — Albi, l'auteur, février 1888, in-8.
377. — **Marcel** (G). La Pérouse, récit de son voyage, expédition envoyée à sa recherche. Le capitaine Dillon, Dumont d'Urville. Reliques de l'expédition. Édition du centenaire publiée par Gabriel Marcel... — Paris, Librairie illustrée, 1888, in-18.
378. — **Lafargue** (Ed.). A Lapérouse. — Albi, impr. de E. Pezons, 19 avril 1888, in-8. Pièce.
379. — Centenaire de Lapérouse, catalogue de l'exposition. — Paris, Société de géographie, 1888, in-8. Pièce.
380. — **Bizemont** (comte H. de). — Le Centenaire de Lapérouse. *Samedi-Revue*, avril 1888.
381. — **Fleuriot de Langle**. — Lettre de l'amiral Fleuriot de Langle annonçant le transport en France des restes de son aïeul. — *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, n° 7 et 8, 1888.
382. — **Marcel** (Gabriel). — Le Centenaire de Lapérouse. Expéditions envoyées à la recherche de Lapérouse. — *Journal des Débats* des 20 et 22 avril 1888.

383. — **Mivière** (E.). Un souvenir du voyage de Lapérouse. *Revue scientifique*, 21 avril 1888.
384. — Séance solennelle pour le centenaire de la mort de Lapérouse, 20 avril 1888. *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, p. 265.
385. — **Nouet** (L.). Lettre de M. Nouet, gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, annonçant l'envoi de débris du naufrage de Lapérouse et de fragments du journal de bord du capitaine Gaspard. *Comptes rendus, Soc. géogr. de Paris*, 1888, p. 293.
386. — Le Centenaire de Lapérouse. *Revue maritime et coloniale*, mai 1888, p. 563.

CATALOGUE
DESCRIPTIF ET MÉTHODIQUE
DE L'EXPOSITION ORGANISÉE PAR LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE
A L'OCCASION
DU CENTENAIRE DE LA MORT
DE
J.-F. DE GALAUP, COMTE DE LAPÉROUSE
Par le comte **JEAN d'ESTAMPES**
Membre de la Société

Le centenaire de la mort de Lapérouse nous intéresse doublement, comme Français d'abord, comme savants ensuite. La commission chargée d'en organiser la célébration a donc voulu tenter de réunir en plus grand nombre possible les objets qui peuvent rappeler le souvenir du célèbre marin et de ses compagnons. A cet effet, une exposition a été décidée par les membres de la Commission.

Un appel a été fait aux personnes possédant quelque souvenir de lui ou des membres de l'expédition ; nous avons essayé d'en dresser un catalogue aussi complet que possible.

Nous n'avons guère pu réunir ici que des manuscrits, portraits, gravures et ouvrages ayant trait à Lapérouse ou à ses compagnons : chacun sait que les débris du naufrage, ramenés en petit nombre de l'île de Vanikoro, se trouvent en partie à Paris au musée de la marine où ils forment un monument à la mémoire de Lapérouse, et en partie à Albi, patrie du navigateur : quelques-uns se trouvent aussi à Caen, qui les reçut de Dumont d'Urville : le plan en relief de Vanikoro, et celui, plus détaillé, du lieu du naufrage montrent sur quel point de l'île et dans quelle situation ces débris, ancres, canons, etc., ont été trouvés. Ces plans sont dus à M. le vice-amiral Pâris. Quelques objets,

provenant des îles que Lapérouse et d'Entrecasteaux ont visitées, complètent cette matière; nous les devons à l'amabilité de M. le Dr Hamy, président de la Commission centrale, de M. Gauthiot, secrétaire général de la Société de géographie commerciale, et de M. le maire du Havre.

La Commission adresse ici ses remerciements à toutes les personnes qui ont bien voulu envoyer quelque pièce à l'exposition et prendre ainsi part d'une façon effective à la célébration du centenaire de Lapérouse, qui fut l'honneur tout à la fois de son pays, du corps de la marine et de la science géographique.

I. EXPÉDITION DE LAPÉROUSE

§ 1. — LAPÉROUSE

Documents personnels.

N° 1. Acte de naissance de Jean-François de Galaup de Lapérouse.

Copie de l'acte. L'original se trouve dans les archives de la ville d'Albi.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 1.)

N° 2. État officiel des services de Lapérouse.

Lapérouse entra dans la marine le 19 novembre 1756; il fut fait chevalier de l'ordre de Saint-Louis le 24 mai 1777; capitaine de vaisseau le 4 avril 1781, et chef d'escadre le 2 novembre 1786.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 30.)

N° 3. Brevet original de la nomination du comte de Lapérouse au grade de chef d'escadre.

Cette pièce, signée par Louis XVI, porte au dos la signature de L.-J.-M. de Bourbon, duc de Penthièvre, alors grand-amiral de France, et celle du maréchal de Castries, ministre de la marine.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 17.)

N° 4. Médaille commémorative du voyage de Lapérouse

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 72.)

Lettres autographes et travaux divers.**N° 5. Lettre de Lapérouse à sa mère.**

Il donne des détails sur la guerre de l'indépendance américaine.
— Boston, 20 octobre 1781.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 6. Lettre de Lapérouse à sa sœur, Mme de Labessière.

Mme Dalmas de Labessière, était l'une des deux sœurs de Lapérouse.
En 1815, cette famille obtint du roi l'autorisation de joindre au nom de Dalmas celui de Lapérouse.

Dans cette lettre, autographe fort bien conservé et réparé, il parle de chagrins de famille qu'il a éprouvés: son intention est de rester à Paris pendant l'hiver, si la guerre n'éclate pas. Il nomme quelques personnes: « M. de Lajonquière est à Paris.... il sollicite de l'employ; mais on n'aime guerre les vieilles gens dans ce pays-cy et les anciens services sont comptés pour peu de chose. »

Cette lettre est datée du 3 janvier 1778. Voir la lettre qui est publiée à la page 14 de cette brochure.

(Faisait partie de la collection de M. Alfred Bovet; a été achetée à sa vente par M. BARBIÉ DU BOGAGE, qui l'a offerte à la Société de Géographie.)

N° 7. Lettre de Lapérouse à sa sœur.

Il y est question d'un procès qu'il est pressé de terminer avant de revenir à Paris. — Lorient, 9 novembre 1783.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 8. Sept lettres de Lapérouse relatives à son mariage.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n°s 21 à 27.)

N° 9. Lettres de Lapérouse au ministre de la marine, et réponse.

Il s'excuse d'avoir contracté mariage sans en avoir préalablement demandé l'autorisation nécessaire.

Le ministre lui répond en le félicitant. Il ajoute, faisant allusion aux difficultés qu'avait pu causer pour le mariage la différence

de fortune entre les deux époux, que « les convenances les plus réelles doivent se trouver dans nos sentiments, et je serai toujours plus disposé à ce genre de rapprochement qu'à celui que l'intérêt autorise dans nos mœurs ».

Signé : Maréchal de CASTRIES.

Les originaux de ces pièces sont aux archives de la marine.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 28 et 29.)

N° 10. Lettre de Lapérouse à sa femme.

Il la supplie de ne plus lui faire d'observations au sujet de la campagne projetée, et lui annonce qu'il emmène son frère en qualité de lieutenant de frégate; il lui raconte aussi l'arrestation d'une dame de Saint-Hélin pour tentative d'empoisonnement. — 8 avril 1785.

(M. ÉTIENNE CHARAVAY, archiviste paléographe, expert en autographes.)

N° 11. Fac-similé d'une lettre de Lapérouse à sa femme.

Il est incertain de ce qui va se décider au ministère. Il lui envoie une robe par un de ses amis, M. P. de Cossigny. — Paris 8 février 1785.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 18.)

N° 12. Lettre de Lapérouse au ministre de la marine.

Il lui fait l'éloge de M. de Clonard pour lequel il demande la croix de Saint-Louis, en raison de ses brillants services; il offre ses services pour châtier les Marattes, et, s'il ne peut avoir de commandement en ce moment, il demande un congé; il représente que depuis vingt et un ans, il n'a pas été quatre mois absent du service du roi.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 13. Lettre de Lapérouse à M. Gesnès, chef du bureau des interprètes au ministère des affaires étrangères, à Versailles.

Il réclame pour la *Boussôle* un nouveau modèle de cuisine sur laquelle ce personnage a été chargé de faire un rapport.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 14. Lettre de Lapérouse.

Il recommande un officier auquel s'intéresse Mme de Lowendal.
— Paris, 27 avril 1784.

(M. LACAILLE, ancien magistrat.)

N° 15. Lettre de Lapérouse.

Il réclame au sujet d'un compte qui, suivant lui, a été inexactement établi. — 3 juillet 1783.

(M. LACAILLE.)

N° 16. Billet de Lapérouse à M. Le Dru.

Il annonce son prochain départ et le prie de lui envoyer à bord son instrument, ses aimants, et un mémoire sur les expériences à faire, les précautions à prendre, etc. — 28 juin 1785.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 17. Plans d'arrimage du vaisseau du roi *le Palmier*, 1761.

Ces plans ont été exécutés par Lapérouse lui-même, en 1761; il était alors âgé de vingt ans, et commençait sa carrière. Ils comprennent 4 feuilles.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 1 bis.)

N° 18. Signaux pour la cotte (*sic*).

Ces instructions furent remises à Lapérouse en 1769 : il était chargé d'installer des signaux à l'entrée du port de Brest : il les a longuement annotés. Il a ajouté à partir de la page 6 des règlements pour les points suivants : Molène, Saint-Mathieu, Le Porzic, La batterie royale, etc. Ce manuscrit contient 10 pages.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 2.)

N° 19. Signaux pour la côte. — Isle d'Ouessant.

Une feuille double in-folio, 3 pages annotées par Lapérouse (?). On y retrouve les mêmes indications que dans le cahier ci-dessus, n° 18, mais l'ordre des articles ne paraît pas être le même.

(M. LACAILLE.)

N° 20. Instruction sur les signaux à faire en cas de brume.

Cette instruction fut dressée pour servir à une escadre de six bâti-

ments ; elle a été, comme la précédente, annotée par Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 12.)

N° 21. Procès-verbal d'embarquement sur la *Seine* de deux barils.

Cette pièce porte la signature autographe de Lapérouse, commandant de la *Seine*.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 4.)

N° 22. Fragment d'un journal de bord.

Ces fragments vont du 30 juin au 21 septembre, 96 pages en 48 feuillets. Lapérouse, commandant l'*Amazone*, relate dans cette partie de son journal de bord la prise de la Grenade par le comte d'Estaing, et le combat livré à l'escadre de Byron ; il raconte aussi comment il a capturé la frégate anglaise l'*Ariel*. Cette relation se trouve à la page 84 du manuscrit.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 11.)

N° 23. Fragment de journal de bord.

Journal d'une partie de la campagne du vaisseau le *Sceptre*, parti de Cadix le 28 février 1783. Ce manuscrit contient 17 pages et va du 28 février 1783 au 18 avril suivant. On n'y voit rien de remarquable.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 16.)

N° 24. Rapport de Lapérouse au marquis de Castries, maréchal de France, ministre de la marine, sur l'expédition contre les forts d'York, dans la baie d'Hudson.

Il raconte l'expédition ordonnée contre les forts d'York. Un détachement de 500 hommes était sous les ordres du comte de Roasting. Lapérouse, commandant le *Sceptre*, avait avec lui l'*Astrée* et l'*Engageante*. On y voit que M. de Langle l'accompagnait déjà à cette époque. Il estime la perte causée à la compagnie de la baie d'Hudson à 11 ou 12 millions, et termine en demandant de l'avancement pour quelques-uns de ses officiers. — A bord du *Sceptre* dans le détroit d'Hudson, le 6 septembre 1782.

338 CENTENAIRE DE LA MORT DE LAPÉROUSE.

Ce rapport est publié *in extenso* dans la *Revue du Dauphiné*,
numéro de novembre-décembre 1879.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 15 *bis*.)

N° 25. Projet de réorganisation du corps de la marine.

Ce travail, comprenant six grandes pages d'une écriture serrée,
est en entier de la main de Lapérouse : il est publié *in extenso*
dans la notice biographique.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 18.)

**N° 26. Extrait des règlements de service à bord des
vaisseaux de guerre.**

Une feuille in-folio, autographe de Lapérouse.

(M. LACAILLE.)

N° 27. Instructions pour naviguer dans le détroit d'Hudson.

Traduites du *Pilote anglais*, par Lapérouse et écrites de sa main.

(M. LACAILLE.)

**N° 28. Procès-verbal de perte d'un pistolet tombé à la mer
pendant un exercice à bord.**

Pièce signée par le chevalier de Lajonquière, enseigne de vais-
seau à bord de l'*Amazone*, et contresignée par Lapérouse,
lieutenant de vaisseau, commandant. — Saint-Malo, 4 août 1778.

(M. EUGÈNE CHARAVAY.)

N° 29. Note de Lapérouse sur M. de la Silvestrie.

Il y parle de cet officier qu'il a eu sous ses ordres comme garde de
la marine pendant l'expédition de la baie d'Hudson. — Brest,
12 avril 1783.

(M. ÉTIENNE CHARAVAY.)

**N° 30. Brevet de demande pour objets d'armement de la
Boussole.**

Cette pièce est signée : Lapérouse.

(M. ÉTIENNE CHARAVAY.)

N° 31. État des dépenses, fournitures et approvisionnements faits par MM. Breck et Green, pour la frégate du roi l'*Astrée*.

Cet état est revêtu des signatures de Roquéfeuill, de Lapérouse, et de M. de Valnais, consul de France à Boston. — A bord de l'*Astrée*, Boston, 30 septembre 1781.

(M. ETIENNE CHARAVAY.)

Pièces de service concernant Lapérouse.

N° 32. Instructions à M. de Lapérouse commandant la flûte la *Seine*.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 3.)

N° 33. Ordre donné à Lapérouse en station à Mahé, d'avoir à débarquer quarante-six hommes de l'équipage de la *Seine*.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 5.)

N° 34. Ordre à Lapérouse de se rendre à Madagascar en mission temporaire.

Il doit rapporter les dépêches que MM. de Bellecombe et Chevréau, commissaires du roi à Madagascar, ont à remettre.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 6.)

N° 35. Ordre à Lapérouse de rejoindre le port de Brest après un congé.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 7.)

N° 36. Lettre du ministre de la marine à Lapérouse.

On y voit que le chevalier de Clonard devait servir sous ses ordres sur la corvette le *Serin*. Cette lettre est signée : de Sartines.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 8.)

N° 37. Lettre du ministre de la marine à Lapérouse.

Ce ministre répond à la lettre par laquelle Lapérouse fait l'éloge de son bâtiment l'*Amazone* et de ses officiers. Signé : de Sartines.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 10.)

N° 38. Texte anglais de la capitulation du gouverneur des forts d'York, dans la baie d'Hudson.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 15.)

N° 39. Ordre du comte d'Estaing, vice-amiral de France, au chevalier de Lapérouse, lieutenant de vaisseau du roi, commandant la frégate *l'Amazone*.

Il lui ordonne de se rendre à Fort-Royal de la Martinique.

(M. ÉTIENNE CHARAVAY.)

Pièces diverses.

N° 40. Lettre adressée à Lapérouse par un ami.

La signature manque : on y voit seulement que cet officier était major de l'escadre de Toulon, commandée par M. de Fabry. Lapérouse était à cette époque lieutenant de vaisseau.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 9.)

N° 41. Lettre à Lapérouse de son camarade et ami Cornebelle.

Février 1782.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 14.)

N° 42. Autographe du sieur de Galaup, père ou aïeul de Lapérouse (1712).

Il y est question d'une somme de 284 livres reçue par M. de Galaup en à-compte sur un héritage à partager avec M. de Melzé. Il paraît vraisemblable que cet autographe est du grand-père de Lapérouse, qui signa l'acte de naissance de ce dernier.

(Collection de M. JENY, à Bourges.)

Objets lui ayant appartenu.

N° 43. Tromblons rapportés de la baie d'Hudson par Lapérouse.

Ces deux armes, dont le canon en cuivre est conique, appar-

tiennent l'une à M. le général Dalmas de Lapérouse, l'autre à M. de Barthez de Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n^{os} 68 et 69.)

N^o 44. Épées de Lapérouse.

On distingue sur la poignée de l'une d'elles une ancre.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n^o 70 et 71.)

N^o 45. Statuette indo-chinoise.

Cette statue, en bois, assez finement sculptée, représente un prêtre chinois ou bonze, comme la suivante.

Elle fut rapportée par Lapérouse de sa campagne d'Indo-Chine.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n^o 73.)

N^o 46. Bonze chinois.

Ivoire finement travaillé, même provenance que la précédente : elle paraît être toutefois beaucoup plus ancienne : l'ivoire est noir.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n^o 74.)

N^o 47. Voltaire et Rousseau.

Bronzes; ont appartenu à Lapérouse.

(Mme C. de BÉNAZÉ, arrière-petite-nièce du navigateur.

N^{os} 75 et 76 de la collection.)

N^o 48. Bronze.

Chien caniche couché sur un bloc de marbre blanc, ovale et entouré d'une garniture cuivre Louis XVI.

A servi de presse-papier à Lapérouse.

(Mme HÉROLD, arrière-petite-nièce de Lapérouse;

N^o 79 de la collection.)

N^o 49. Tasse à café aux armes de la famille de Galaup.

La tasse et sa soucoupe sont aux armes de Galaup : le peintre a fait erreur pour le champ de l'écu, qui doit être de gueules et non d'azur : une guirlande de fleurs court tout autour des deux pièces.

(Mme HÉROLD, n^o 78 de la collection.)

N° 50. Fleur de Botany-Bay.

Cette fleur d'eucalyptus a été cueillie dans le jardin de la maison que Lapérouse a habitée à Botany-Bay : c'est le dernier point d'où il ait fait parvenir de ses nouvelles.

(Mme HÉROLD, n° 77 de la collection.)

N° 51. Boussole et cadran solaire en cuivre.

Cette petite pièce, d'environ 6 à 7 centimètres de diamètre, a appartenu à Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 80 bis.)

Portraits et gravures.

N° 52. Armoiries de la famille de Galaup.

De Galaup porte : *de gueules, au cheval au galop d'argent.*

(Extrait du cartulaire de la ville d'Alby, *XVI^e siècle.*)

(M. le MAIRE D'ALBI.)

N° 53. Armoiries relevées sur la chaise à porteurs de Mme de Galaup, mère du navigateur, qui était née Rességuier.

(M. le MAIRE D'ALBI.)

N° 54. Portrait de Lapérouse.

Tableau à l'huile exécuté par Mlle Anna Prunet, petite-nièce de Lapérouse, d'après une miniature.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 37.)

N° 55. Lapérouse à vingt ans.

Ce pastel, fort bien conservé, est, d'après les traditions de la famille, le seul qui représente bien Lapérouse : on en ignore l'auteur, il appartient à M. le général Dalmas de Lapérouse.

(N° 38 de la collection.)

N° 56. Lapérouse.

Miniature.

(Mlle HÉROLD, n° 40 de la collection.)

N° 57. Lapérouse.

Miniature sur un couvercle de tabatière. Cette peinture, fort jolie, est l'œuvre de Mme de Mirbel.

Elle appartient à Mme Dalmas de Lapérouse, veuve du contre-amiral de ce nom.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 44.)

N° 58. Lapérouse.

Miniature ovale, entourée d'un cercle d'or et montée en broche.

Elle est une reproduction de celle inscrite sous le n° 54.

Ces deux portraits furent envoyés par Lapérouse à ses sœurs, après sa nomination de chevalier de Saint-Louis en 1777. L'une devint Mme de Barthez, l'autre Mme Dalmas.

(M. HENRI PEYRONNET, chef de bataillon, petit-neveu de Lapérouse; n° 43 de la collection.)

N° 59. Lapérouse.

Autre miniature non signée; cadre noir et or, carré : dimensions 4 centimètres et demi sur 5 centimètres. Il porte l'uniforme de capitaine de vaisseau. Cette miniature a servi de modèle à Mme de Mirbel pour copier celle inscrite sous le n° 54, et Cholet l'a reproduite en plus grand pour la gravure qui se trouve au commencement du volume.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 51.)

N° 60. Mme de Lapérouse.

Mlle Éléonore Broudou; elle épousa, en 1783, Lapérouse, qui était à cette époque capitaine de vaisseau. — Portrait à l'huile non signé. Dimensions : 60 centimètres sur 40.

(Mme DALMAS DE LAPÉROUSE, n° 42 de la collection.)

N° 61. Lapérouse, from a miniature in the possession of the Lapérouse's niece at Albi.

Gravure anglaise, ainsi que les inscriptions suivantes en témoignent : « Engraved by T. Woolnoth. — Under the superintendence of the Society for the diffusion of useful knowledge. — London, published by Charles Knight, Ludgate street. Pall Mall East. » Dimensions 10 centimètres sur 13.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 45.)

N° 62. Lapérouse.

Gravure avant la lettre, signée : Bertonnier.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 48.)

N° 63. Lapérouse.

Même gravure que la précédente, mais elle figure en tête d'une notice biographique en trois colonnes, qui a dû faire partie d'une collection entreprise sur les grands hommes de l'histoire moderne. Il semble, d'après une phrase, que cette publication a dû se faire vers 1830. Elle est de l'imprimerie d'Auguste Mie, rue Joquelet, 9.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 49.)

N° 64. Lapérouse.

Gravure signée « Pigeot sc. » et au-dessous « Lapérouse » en lettres blanches. — 8 centimètres sur 8.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 47.)

N° 65. Lapérouse.

Dessin par Maurin; lithographié par Delpech. Cette gravure porte un fac-similé de la signature de Lapérouse, et plus bas l'indication suivante : Né à Alby, 1741, perdu sur les côtes de la Nouvelle-Zélande (*sic*), 1788.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 44.)

N° 66. Lapérouse.

Lithographie de 10 centimètres sur 10, signée à droite : « A. Maurin, 1837. » Imp. Lemercier.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 46.)

N° 67. Lapérouse.

Lithographie faite à Toulouse en 1858. Au-dessous l'écusson de la famille de Galaup de Lapérouse, et l'inscription suivante : « Jean-François de Galaup, comte de Lapérouse, chef d'escadre. » Ce dessin a été exécuté pour être placé dans l'ouvrage intitulé *Archéologie Pyrénéenne...* par Alexandre du Mège (de la Haye), qui se compose de plusieurs volumes in-8.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 50.)

N° 68. Jean-François Galaup de Lapérouse, chef d'escadre des armées navales, né à Albi en 1741.

Au-dessous : « Gravé d'après une miniature, par Alexandre Tardieu, 1793. » — Cette gravure est placée en tête de l'ouvrage de Milet Mureau sur Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 62.)

N° 69. Lapérouse et l'amiral Caracciolo.

Ce numéro double présente ici un exemple de ce que l'on appelle une supercherie iconographique; le portrait de Lapérouse gravé par Mague a été démarqué et on y a substitué le nom de l'amiral italien Carracciolo. Cette gravure faisait partie de la collection de pièces fausses recueillies par Soliman Lieutot, qui appartient actuellement à M. Roblin, marchand de gravures anciennes, 63, rue Saint-Lazare, lequel a offert à la Société de géographie la gravure de Lapérouse et sa contrefaçon.

N° 70. La Perousen's Entdeckungs Reise, in dem Jahren, 1785, 1786, 1787, und 1788, aus dem Franz mit anmert von Forster und Springel. Berlin und Hamburg, 1800.

En-tête d'un ouvrage allemand sur Lapérouse. Autour du médaillon, on lit : J. F. G. de la Pérouse (*sic*).

(Collection DE BARTHEZ DE LA PÉROUSE, n° 58.)

N° 71. Lapérouse. Gravure par Branche.

Cette gravure, par Branche, porte trois fac-similés : le premier en haut est celui de Lapérouse; le second, à gauche, du maréchal de Castries, et le troisième, à droite, du chevalier de Fleurieu. — A Paris, imprimerie Chardou jeune et fils, rue Racine 3.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 61.)

N° 72. John Francis Galaup de la Pérouse, commodore in the French Navy, at Alby, 1741. Heath sc. — Published as the Act directs, november 1st 1798, by G. G. et J. Robinson. Paternoster Row.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 59.)

N° 73. Lapérouse.

Dessin assez fin sans nom d'auteur.

(M. LOUIS BHN, rue de Richelieu.)

N° 74. Plusieurs gravures ou dessins de Lapérouse.

1° Gravure sans nom d'autour : « Jean-François Galaup de Lapérouse, chef des armées navales de France, né à Alby, 1741. »

2° Dessin au trait : « Lapérouse », pas de nom d'auteur.

3° Lithographie, sans nom d'auteur.

4° Gravure éditée pour les *Voyages Pittoresques*. « Jean-François Galaup de la Pérouse, né en 1741. » Non signée.

5° Petit portrait dans un cadre de trophées de marine; au-dessus un Mercure passant.

6° Chromolithographie. On y voit un médaillon de Lapérouse avec cette inscription : « Galaup de La Pérouse, 1744-1785. » Contre le médaillon un Esquimaux ou un Lapon est assis, tenant un harpon dans sa main gauche; à droite un navire dans les glaces.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 81 à 85.)

N° 75. Cinq gravures : de Bertaumier, avec différents ornements; d'Hopirood et de Mague, avec l'inscription suivante : « Pérouse (Jean-François Galaup de la), célèbre navigateur français, né à Alby, 1741, mort 1788. — Publié par Blaisot. »

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 65 à 67, 60 et 63.)

N° 76. Lapérouse (Portrait présumé de).

Terre cuite reportée sur plâtre.

(M. TABUT jeune, antiquaire, 1, quai Malaquais.)

N° 77. Mme de Lapérouse, née Éléonore Broudou.

Photographie d'une charmante miniature, signée Gallas (?) 1793.

(Envoi de M. le maire d'Albi.)

N° 78. Lapérouse et sa femme.

Deux miniatures ovales encadrées ensemble. Celle de Mme de Lapérouse est signée Leroy (?) 1793, au bas et à gauche. Appartiennent à M. Poujade de Maizeroy, arrière-petit-neveu de Mme de Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 80.)

N° 79. Le château du Gô.

Photographie : 30 centimètres sur 40.

C'est dans ce château, situé à trois kilomètres de la ville d'Albi, que naquit, le 23 août 1741, Jean-François de Galaup, qui prit, à son entrée dans la marine, le nom de comte de Lapérouse.

Auprès du château, à quelque distance, coule le Tarn.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 56.)

N° 80. Le château du Gô.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 57.)

N° 81. See Tressen des Herren von Conflans, mit den Admiral Hawke, auf den Höhe v. Belle Isle den 20 nov. 1759.

Cette gravure allemande rappelle le fait suivant inscrit à la main au-dessous.

Le 20 novembre 1759, l'armée navale française commandée par le maréchal de Conflans, et forte de vingt-quatre bâtiments, livre bataille à l'armée anglaise forte de trente-trois vaisseaux. Lapérouse alors âgé de dix-huit ans, embarqué sur le *Formidable*, en qualité de garde de la marine, est blessé et fait prisonnier.

On voit à gauche l'indication en allemand et en français des diverses positions des bâtiments indiqués sur la gravure par des lettres et les noms de ceux, tant anglais que français, qui furent coulés ou brûlés. L'inscription se termine ainsi :

« La bataille a commencé le 20 novembre après-midi, à trois heures, et a duré le 25 (sic) novembre toute la journée. La flotte anglaise de l'admiral Hawke était de 33 vaisseaux, les Français avaient seulement 24 navires. »

N° 82. Combat naval livré le 21 juillet 1781 par M. de Lapérouse, capitaine de vaisseau. Dédié au roi.

Grande gravure de 0^m,56 sur 0^m,73. Au bas, les inscriptions suivantes : « Ce combat fut livré à la hauteur de Louisbourg, par deux frégates du roi, l'*Astrée*, de vingt-six canons, commandée par M. de la Pérouse, capitaine de vaisseau, et l'*Hermione*, de même force, par M. le comte de la Touche, également commandant, contre six bâtiments de guerre anglais, dont un fut pris. Le commandant anglais, après avoir été démanté et avoir amené, se sauva à la faveur de la nuit et le convoi ennemi fut mis en fuite. »

« Gravé d'après le tableau original, de 5 pieds de long sur 3 pieds 1/2 de hauteur, appartenant au roi, et faisant partie de la collection des dix-huit combats de mer de la dernière guerre, peint par ordre de Sa Majesté par M. de Rossel, ancien capitaine de vaisseau, chevalier de l'ordre royal et militaire de Saint-Louis. » — Au-dessous: « A. P. D. R.... Se trouve à Paris, chez Marigot jeune, libraire, quai des Grands-Augustins, au coin de la rue Pavée, n° 38. Imprimé par Robbe. » A gauche de la gravure: « Rossel pinxit, 1788. » A droite: « Dequevauvillers, sculpt., 1790. »

N° 83. Louis XVI donne des instructions à M. de Lapérouse, pour son voyage autour du monde.

Tableau de la galerie historique de Versailles, peint par Mansiau, gravé par Pigeot jeune. — Diapgraphe et panthographe Gavard; dimensions: 0^m,22 sur 0^m,32.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 53.)

N° 84. Naufrage de l'*Astrolabe* sur les récifs de Vanikoro.

Dessin en couleur de 0^m,30 sur 0^m,42 et lithographie de Lebreton. « Appartient à la galerie des *Vaisseaux célèbres*. » Au-dessous du dessin l'inscription ci-dessus, et plus bas le résumé suivant du voyage de Lapérouse: « L'illustre Lapérouse fut chargé par Louis XVI en 1785 de faire un voyage autour du monde: il partit de Brest avec les deux frégates *la Boussole* et l'*Astrolabe*. Après avoir navigué pendant près de deux ans, sans trop d'accidents, dans différents parages, tels que le Japon, l'Inde et l'Océanie, il reconnut une grande partie des côtes de la Nouvelle-Hollande. C'est de Botany-Bay qu'il écrivit la dernière lettre qu'on reçut de lui: elle est datée du 22 janvier 1788. Depuis ce moment on n'entendit plus parler de lui ni de ses deux vaisseaux. Ce fut le célèbre et infortuné Dumont d'Urville, en 1826, qui le premier retrouva les restes de l'*Astrolabe* immergés sur les récifs de Vanikoro. » — A Paris chez Morier, rue Saint-André-des-Arts, n° 52. Imp. Becquet.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 54.)

N° 85. Colonne élevée à Botany-Bay sur le point d'où Lapérouse écrivit la dernière lettre que l'on ait reçue de lui.

D'après le dessin d'un officier de marine, au crayon. La reproduction de ce monument se voit au musée de la marine, au Louvre.

Le monument porte les inscriptions suivantes :

A LA MÉMOIRE
DE M. DE LA PÉROUSE

*Cette terre, qu'il visita en 1783, est la dernière d'où il ait fait
parvenir de ses nouvelles.*

Et au-dessous :

*Érigé au nom de la France par les soins de MM. de Bougainville
et du Campier, commandant la frégate la Thétis et la cor-
vette l'Espérance, en 1825.*

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 33.)

N° 86. Monument élevé à Lapérouse à Botany-Bay.

On voit dans le fond la baie de Botany-Bay. Cette aquarelle, non
signée, de 0^m,21 sur 0^m,10, a été apportée par M. Margry.

(M. P. MARGRY.)

N° 87. Deux photographies encadrées ensemble représen-
tant le monument ci-dessus et le tombeau du P. Receveur.

Dans l'état actuel, les deux monuments sont entourés d'une grille
en fer. Quelques arbres ont été plantés dans l'enceinte du monu-
ment de Lapérouse. Quand au tombeau du P. Receveur, il est
encore ombragé par un rejet d'eucalyptus auprès duquel il fut
enterré, et qui portait son épitaphe. Nous en disons quelques
mots au n° 152 du présent catalogue.

(M. EUG. POTRON.)

N° 88. Monument élevé par la ville d'Albi à la mémoire
de Lapérouse.

Au-dessous du dessin une cantate chantée le jour de l'inauguration
de ce monument, le 23 janvier 1853. Paroles de M. Marchet, mu-
sique de M. de Bonnefoy. Dédié à M. Hippolyte Crozes, maire
d'Albi, par Corbière, lithographe. Dimensions : 0^m,35 sur 0^m,20.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 55.)

Ouvrages de Lapérouse.

N° 89. Journal historique du voyage de M. de Lesseps,

consul de France, employé dans l'expédition de M. le comte de La Pérouse en qualité d'interprète du roy. — A Paris, Imprimerie royale, 1790.

Ces volumes ont appartenu à la Bibliothèque de Mme Adélaïde, tante de Louis XVI. Ils font maintenant partie de celle de M. Alfred Piat, membre de la Société de géographie. Sur la première feuille de garde du premier volume, on trouve quelques lignes tracées par M. Ferdinand de Lesseps, président actuel de la Société de géographie. Il y est dit que c'est grâce au capitaine de vaisseau Fleuriot de Langle, compagnon de Lapérouse, que l'auteur de l'ouvrage précité obtint le grade d'enseigne. Il y est dit encore que, en 1827, lors du retour de Dumont d'Urville, M. F. de Lesseps accompagna son oncle au musée de marine, pour reconnaître les débris de l'expédition que ce marin avait rapportés.

(M. ALFRED PIAT.)

N° 90. Historich dagverhall der reize van de herr de Lesseps zedert het verlaaten van de herr Graaf de Lapérouse, en zijne logtgenooten in de haven van St-Pieter et Paulus of Kamstchatka tot op zijne komst in Frankrick den 17 oct. 1788. Naar het Fransch. te Utrecht by B. Wild en J. Altheer 1791, 2 vol in-8.

Cet ouvrage est la traduction hollandaise du voyage de M. de Lesseps ci-dessus relaté. On voit au commencement du premier volume une « carte de la route de M. de Lesseps, consul de France dans la presqu'île de Kamstchatka et le long du golfe de Pengina, depuis le port de Saint-Pierre et Saint-Paul jusqu'à Yamsk ». Toute cette indication est en français. On y voit également la dernière gravure de l'Atlas des voyages de Lapérouse, représentant une « canotière kamtschadale arrivant dans un ostrog ou village ». Cette gravure est d'Ozanne. Le second volume renferme la carte du voyage total.

(S. AL. LE FRINGE ROAND BONAPARTE.)

N° 91. Mémoire sur la prétendue découverte faite en 1788, par des Anglais, d'un continent qui n'est autre chose que la terre des Arsacides découverte en 1768 par M. de Bougain-

ville, chef d'escadre des armées navales, et en 1769 par M. de Surville, capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes, suivie d'un projet de souscription pour un armement destiné à la recherche de M. de Lapérouse qu'on croit avoir fait naufrage sur quelque côte de la Mer du Sud. On propose que cet armement soit commandé, ou tout au moins dirigé par M. de Laborde, ancien premier valet de chambre du Roy et gouverneur du Louvre, l'un des fermiers généraux de Sa Majesté.

Il semble que cette pièce qui ne porte ni date, ni nom d'auteur, soit de la fin du siècle dernier. Peut-être, d'après les qualifications données à M. de Laborde, serait-elle antérieure à 1792.

(M. GABRIEL MARCEL.)

N° 92. Découvertes dans les mers du sud.

Nouvelles de M. de Lapérouse jusqu'en 1794. Traces de son passage trouvées en diverses îles et terres de l'Océan Pacifique. Grande île peuplée d'émigrés français. Chez Everat, rue Montorgueil, n° 3, Paris.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 105.)

N° 93. Reize van de la Pérouse, in de jaaren 1785, 1786, 1787, 1788, met plaaten en kaarten, naar het Fransch door Joan v. der Linden advocaat te Amsterdam. — Te Amsterdam, Johannes Allart, 1801; 3 vol. in-8.

Cet ouvrage est une traduction hollandaise de l'ouvrage français de Milet-Mureau. En tête une gravure de Lapérouse qui porte l'inscription « J. F. G. de Lapérouse », et au-dessous « R. Vinkles, sculp. ». Cet ouvrage renferme aussi plusieurs gravures copiées sur celles du grand Atlas des voyages de Lapérouse.

(S. A. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE.)

N° 94. Voyage de Lapérouse, rédigé d'après des manuscrits originaux, suivi d'un appendice renfermant tout ce que l'on a découvert depuis le naufrage jusqu'à nos jours; enrichi de notes par M. de Lesseps, consul général de France à Lisbonne, et seul survivant de l'expédition dont il était

l'interprète ; accompagné d'une carte générale du voyage et orné du portrait et d'un fac-similé de Lapérouse. — Arthur Bertrand, rue Hautefeuille, 28 ; Delaunay, libraire au Palais-Royal, 1831 ; 1 vol. in-8.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 56.)

N° 95. Voyage de Lapérouse autour du monde pendant les années 1785, 1786, 1787, 1788.

2 vol. in-12 de la Nouvelle Bibliothèque des voyages, ou Choix des voyages les plus intéressants, t. LXXVII et LXXVIII. — Chez Lecointe, 1832.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 106 et 107.)

N° 96. Letzte Schicksale und Entdekungen des franz. Schiffscapitains Grafen de La Pérouse, und der Mannschafft der Fregatte la *Boussole* jenseist des funf und achtzigsten Grades nördl Breite. Mach den von D^r Reidcliff in Jahre 1835 auf der Pricer Insel aufgefundenen Schiffstagebüchern und Manuscripten. Aus dem Englischen mit einer Entdeckungskarte. Hanau, 1837. Verlag von Friedrich König ; 1 vol. in-8.

La traduction exacte est celle-ci : « Dernières aventures et découvertes du capitaine de vaisseau français, comte de Lapérouse, et des marins de la frégate la *Boussole* au delà du 85° degré de latitude nord. »

L'auteur prétend l'avoir traduit de l'anglais, et on a même ajouté une carte où l'on voit l'indication suivante : « Karte des vom Kapitains Jean François Galoup de Laperouse neuenbdeken Nordpolar Continentes. » La route de la *Boussole* y est tracée comme partant d'un point de l'Amérique du Nord situé à peu près par 71° et arrivant jusqu'au 83° degré. Il n'y a pas de route de retour ! Ainsi nous avons l'expédition de Lapérouse transformée en expédition polaire !!!

(S. A. LE PRINCE ROLAND BONAPARTE.)

N° 97. La science populaire de Claudius ; simples discours sur toutes choses. — Voyage de Lapérouse autour du monde. — A Paris, chez Jules Renouard et C^{ie} ; 1 vol. in-16, 1839.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 92.)

N° 98. Voyages et aventures de Lapérouse, par F. Valentin, auteur de *l'Histoire des croisades*.

1 vol. in-8. A. Mame, 1841, avec gravures.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 90.)

N° 99. Lapérouse, poème, par Pierre Capus, dit Albigeois-l'ami-des-arts, ouvrier bottier, élève de la nature. — A Albi, chez l'auteur, 1845.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 100.)

N° 100. Cinq brochures sur Lapérouse en 1 volume in-8.

1° *Éloge de Lapérouse*, ouvrage qui a obtenu l'églantine d'or décernée par les Jeux floraux de Toulouse au concours de 1823, par J. Vinaty, de Verdun. — Didot, 1823, brochure de 46 pages.

2° *Expédition et naufrage de Lapérouse*, recueil historique des faits, découvertes, événements, avec un état nominatif des officiers, savants, artistes, marins embarqués sur la *Boussole* et l'*Astrolabe*, et l'énumération authentique de tous les débris du naufrage, par A. Hapdé, chevalier de la Légion d'honneur, membre de la Société de géographie de Paris. — Paris, Delaunay, libraire, Palais-Royal, 1829. Brochure de 87 pages in-8.

3° Prologue de *Lapérouse ou le Voyageur autour du monde*, par M. Martinville : à Paris, chez Barba, libraire, Palais-Royal, n° 51, derrière le Théâtre-Français, 1810.

4° *Lapérouse ou le Voyageur autour du monde*; tableaux historiques à grand spectacle en trois actions, représentés pour la première fois à Paris, sur le théâtre des Jeux Gymniques, ci-devant Porte-Saint-Martin, par Augustin ***, auteur de *l'Union de Mars*, du *Passage du mont Saint-Bernard*. Ces tableaux ont été mis en scène par l'auteur. Musique de M. Foignet, fils. — A Paris, de l'imprimerie F. Breton, place Maubert, n° 17.

5° *Discours du général baron Gorsse*, député du Tarn, à l'inauguration de la statue de Lapérouse à Albi, le 23 janvier 1853.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 94.)

N° 101. Le naufrage de Lapérouse, drame en cinq actes et neuf tableaux, représenté pour la première fois sur le théâtre de la Porte-Saint-Martin le 7 mai 1859, par Denner, Jallais et Thiéry.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 103.)

374 CENTENAIRE DE LA MORT DE LAPÉROUSE.

N° 102. Les grands hommes de la France : Navigateurs.

Par Édouard Goepp et Émile Cordier. Édité chez Ducrocq, rue de Seine, 55, à Paris, 1873.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 104.)

N° 103. Voyage du capitaine La Pérouse autour du monde sur la *Boussole* et l'*Astrolabe*, 1785-1788, raconté par lui-même, réduit et annoté par Georges Mantoux. — Paris, Dreyfus, éditeur.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 91.)

N° 104. Lapérouse, par Vattermare.

Bibliothèque des écoles et des familles. — Hachette; petite brochure in-18.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 93.)

N° 105. Lapérouse, conférence faite au cercle catholique d'Albi le 3 août 1875, par E.-H. Reboul, professeur d'histoire, officier d'Académie. — Albi, imp. Ernest Desrue, 1875.

(M. REBOUL, à Albi.)

N° 106. Lapérouse, notice historique par M. Maurice Papailhau, d'Albi.

En-tête : gravure représentant la statue de Lapérouse à Albi.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 101.)

N° 107. Lapérouse, notice historique par Vieulle. In-8, février 1888.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 102.)

N° 108. Copie d'une épigramme de Lebrun sur le départ de Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 32.)

N° 109. Sea life sixty years ago, a record of adventures wich lead up to the discovery of the relics of the long-missing

expedition commanded by the comte de la Perouse, by captain George Bayly. — London, Kegan Paul Trench and C^o, 1, Paternoster square, 1885.

(M. GABRIEL MARCEL.)

N^o 110. *Journal des Débats*, 20 et 22 avril 1888.

Deux articles résumant la vie et l'expédition de Lapérouse et la célébration du centenaire, par Gabriel Marcel.

(Offerts par l'auteur.)

N^o 111. Lapérouse, par Gabriel Marcel, bibliothécaire à la section géographique de la Bibliothèque nationale. Édition du centenaire.

Récit de son voyage. Expéditions envoyées à sa recherche. Le capitaine Dillon. Dumont d'Urville. Reliques de l'expédition. Édition illustrée de gravures et de cartes. Paris, à la Librairie illustrée, 7, rue du Croissant.

(L'AUTEUR.)

N^o 112. *Le Messager de Kronstadt*.

Dans son numéro 43, du 8/20 avril 1888, ce journal russe, consacrant deux colonnes à rappeler l'œuvre de Lapérouse et la célébration de son Centenaire, nous fait connaître qu'un monument lui a été élevé à Petropawlosk, dans le Kamtschatka, au point où l'expédition débarqua M. Barthélemy de Lesseps. M. le vice-amiral J. Likhatchof, de la marine russe, a bien voulu nous communiquer ce numéro, et nous dire que lui-même avait autrefois travaillé à la restauration de ce monument commémoratif qui consistait alors en une grande croix de bois. On devait la remplacer par un bronze qui serait, a-t-on ajouté, fondu présentement. Mais certaines circonstances, provenant de la triste situation financière du fondeur, qui serait tombé en faillite, empêcheraient, paraît-il, le transport du monument à la place qu'il doit occuper.

(Vice-amiral LIKHATCHOF.)

N^o 113. Notice sur le Centenaire de Lapérouse publiée en volapük.

Cette notice est celle qui a paru au *Journal officiel*, elle a été publiée dans plusieurs journaux étrangers au moyen de la langue volapük.

(M. CHAMP-RIGOT, à Saint-Maurice (Seine.)

§ 2. — COLLABORATEURS DE LAPÉROUSE.

Autographes.

N° 114. Billets de demande du chevalier de Langle pour l'armement de l'*Aigrette*.

Ces trois pièces sont des 1^{er} septembre, 5 décembre 1780 et 4 février 1781. Deux d'entre elles sont entièrement de sa main, la troisième nous semble simplement signée de lui.

(M. LACAILLE.)

N° 115. Lettre autographe du chevalier de Langle.

Cette note est adressée au ministre de la marine, le maréchal de Castries, et concerne la vente des objets pris lors de la reddition des forts d'York. Elle est du 4 novembre 1782. Le ministre l'a annotée de sa main. Le chevalier de Langle était déjà alors sous les ordres de Lapérouse pour cette expédition.

(M. LACAILLE.)

N° 116. Billet autographe du chevalier de Langle.

Il se préparait alors à partir avec Lapérouse sur l'*Astrolabe*, et s'occupait de l'armement des frégates. Par ce billet il demande un baromètre en fer. Le billet est daté de Brest, 18 juin 1785.

(M. LACAILLE.)

N° 117. Billet de demande de deux mille briques pour lest; autographe du chevalier de Clonard, lieutenant chargé du détail à bord de la *Boussole*.

Ce billet est daté à bord du *Portefaix*, à Brest, 28 mai 1785.

On voit que le *Portefaix* et la *Boussole* étaient un seul et même bâtiment, puisque tous les billets suivants signés du même officier ont trait à l'armement de l'expédition et sont à des dates très rapprochées. Il est vraisemblable que c'est à cette époque que le premier nom du *Portefaix* a été échangé contre celui de la *Boussole*.

(M. LACAILLE.)

N° 118. Deux billets de demande pour l'armement de la *Boussole*, des 14 et 16 juin 1785.

(M. LACAILLE.)

N° 119. Quatre billets de demande pour le charpentier, le cordonnier et l'armurier de la *Boussole* (6, 8, 11 et 12 juillet 1785), autographes de M. de Clonard.

N° 120. Billet de demande pour le jardinier botaniste de la *Boussole*.

Il demande différents ustensiles, de la cire et des pains à cacheter pour fermer les paquets de graines. Signé : De Clonard; contre-signé : Lapérouse.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 121. Billet de demande pour l'aumônier de l'expédition.

« A bord de la *Boussole*, 8 juillet 1787. La chapelle avec les articles nécessaires pour quatre ans de campagne. » Signé : chevalier de Clonard.

L'aumônier était le P. Receveur, qui mourut à Botany-Bay en mars 1788. Les photographies et le tableau rappelés sous les numéros 85 et 152 du présent catalogue représentent son tombeau, autrefois et à l'époque actuelle.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 122. Billet de demande de M. de Laborde à bord de l'*Aigrette*.

Autographe de M. de Laborde, enseigne à bord de l'*Astrolabe*, 24 janvier 1780. Signé : Laborde-Marchainville.

Cet officier périt ainsi que son frère au Port des Français. La gravure représentant ce naufrage se trouve mentionnée au n° 133.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 123. Billet de demande de M. de Laborde pour la *Résolue*.

Autographe du second des frères de Laborde. 27 avril 1781. — Signé : Laborde.

M. de Laborde-Boutervilliers, dont il est ici question, était garde de la marine à bord de l'*Astrolabe*, et fut fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 124. Billet de demande de M. de Monti pour l'*Astrolabe*.

« Un mât de misaine et sa vergue en chasse-marée; un mât de tape-cul et sa vergue pour la yole. » — A bord de l'*Astrolabe*, 22 juin 1785. Signé : De Monti.

M. de Monti était lieutenant à bord de l'*Astrolabe*.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 125. Billet de demande de M. Boutin pour l'armement de la *Cérès*.

Du 19 mars 1782.

Autographe de M. Boutin, qui était sur la *Boussole* comme enseigne, et fut fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786 et ensuite major.

(M. EUG. CHARAVAY.)

N° 126. Billet autographe du chevalier d'Escures.

A bord de l'*Amphion*, 16 février 1779. Signé: le chevalier d'Escures. M. d'Escures était lieutenant à bord de la *Boussole*.

N° 127. Billet de demande de M. de Vaujuas pour l'armement de l'*Astrolabe*.

Du 8 juin 1785. Signé: Vaujuas. — M. Freton de Vaujuas avait le grade d'enseigne; il montait l'*Astrolabe*.

(M. EUG. CHARAVAY.)

Tous les noms de ces officiers ont été donnés par Lapérouse à différents points des côtes de la Manche de Tartarie (voir la carte 46 de l'Atlas des voyages de Lapérouse.)

N° 128. Lettre de M. de Lamanon, minéralogiste.

Cette lettre est adressée à M. Dautic au sujet d'explorations qu'il a faites dans le haut Dauphiné : il faisait partie de l'expédition comme naturaliste, et son nom fut donné par Lapérouse à un pic élevé situé dans la Manche de Tartarie. Il fut massacré à l'île Tutuila, qui fait partie de l'archipel des Navigateurs, le même jour que le capitaine Fleuriot de Langle.

La gravure qui représente le massacre se trouve dans le grand Atlas des voyages de Lapérouse. Elle forme la planche 66, dessinée par Ozanne, gravée par Dequevauvillers. Elle mesure 0^m,40 sur 0^m,25, et au-dessous se trouve l'inscription : *Massacre de*

MM. de Langle, Lamanon et dix autres hommes des deux équipages.

(M. ÉTIENNE CHARAVAY.)

N° 129. Dessin original de Duché de Vancy.

Duché de Vancy était le peintre dessinateur de l'expédition. On lui doit plusieurs des gravures qui ornent l'Atlas des voyages de Lapérouse. Le dessin que nous avons placé ici à la suite des autographes est un dessin à la plume, représentant une tête de femme. Les dimensions sont 0^m,19 sur 0^m,09. Il est signé et daté : *Duché de Vancy del. 1782.* — Sur la gauche le dessin a été timbré O. C. D.

Appartenant aujourd'hui sous le n° 354 à la collection de M. Margry.

(M. MARGRY.)

Portraits et gravures.

N° 130. Le vicomte Fleuriot de Langle, capitaine de vaisseau, commandant l'*Astrolabe*.

Photographie d'une miniature très-fine.

(Contre-amiral vicomte FLEURIOT DE LANGLE.)

N° 131. Photographie (verso et recto) de la médaille frappée à l'occasion du voyage de Lapérouse.

L'original de cette photographie est une médaille en argent frappée par ordre du roi Louis XVI, et envoyée par lui à la vicomtesse Fleuriot de Langle après le départ de son mari.

(Contre-amiral FLEURIOT DE LANGLE.)

N° 132. Mort du vicomte de Langle à l'île Tutuila, l'une des Samoa, le 11 décembre 1787.

Gravure exécutée d'après celle que l'on trouve dans l'Atlas des voyages de Lapérouse.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 35.)

En 1883, le R. P. Vidal, de la Société des maristes, retrouva, dans l'île Maouna ou Tutuila, le tombeau de Lamanon et des hommes massacrés en 1777; il y avait bien onze corps déposés, disait la tradition, mais de Langle, leur chef, n'y était pas; les mission-

naires firent élever une chapelle expiatoire sur le lieu du massacre, et le gouvernement envoyait, en juillet 1884, le commandant Fournier avec le *Kerguelen* pour transporter dans l'île une plaque commémorative, sur laquelle sont gravés les noms des hommes massacrés. Un service religieux fut célébré, et la paix fut faite avec les petits-fils des assassins. Nous avons appris dernièrement que le R. P. Vidal avait fini par obtenir la restitution des restes du capitaine de Langle, qui n'avait pas été enterré avec ses compagnons. On le ramène en France, et des ordres ont été donnés pour que ses dépouilles soient reçues à Brest avec tous les honneurs militaires.

N° 133. Lepaute-Dagelet.

Miniature signée Guilliez (?), diamètre 0^m,05, montée sur une tabatière ronde en écaille. Le nom de cet officier fut donné par Lapérouse à une île découverte le 27 mai 1787, sur les côtes de la Mandchourie, par 37° 22' 18" de lat. N., et 128° 36' 18" de long. E.

(M. ALVAR LEPAUTE, à Saint-Quentin.)

N° 134. Portrait de M. Barthélemy de Lesseps.

Dessin de 0^m,06 de diamètre, entouré d'un cercle doré, et cadre de bois noir. Le nom de Lesseps a été donné à un cap de la Tartarie chinoise placé dans la Manche de Tartarie, par 54° de lat. N., et 138° 10' de long. E.

M. de Lesseps fit partie de l'expédition de Brest jusqu'au Kamschatka, en qualité d'interprète. Il montait l'*Astrolabe*. Cf. le n° 87 du présent catalogue.

(M. FERDINAND DE LESSEPS.)

N° 135. Naufrage de MM. de Laborde sur les canots de Lapeyrouse au port des Français, dans la Californie. — Dédié à M. Alexandre Delaborde, leur frère, par son très humble serviteur Osterwald l'ainé, éd.-imp. — Crépin *pinxit*, Protet Dissart *sculpservunt*.

Ce dessin, de dimensions 0^m,70 sur 0^m,48, est accompagné de la Notice suivante : « M. de la Peyrouse avait envoyé plusieurs chaloupes placer des sondes dans le port des Français, dont il

avait fait lever le plan. — M. de Lescure, qui commandait cette petite expédition, s'étant avancé trop loin, fut entraîné par le courant, et son canot brisé sur les rochers. MM. de Laborde, qui suivaient, se précipitèrent alors pour le sauver et eurent le même sort. M. de la Peyrouse, dans son rapport au roi, rend ainsi compte de cet événement : « MM. de Laborde étaient à un grand quart de lieue du danger, c'est-à-dire dans une mer aussi calme que celle du port le mieux fermé. Mais ces jeunes officiers, poussés par une générosité sans doute imprudente, puisque tout secours était impossible dans cette circonstance, ayant l'âme trop élevée, le courage trop grand pour faire cette réflexion lorsque leurs amis étaient dans un si grand danger, volèrent à leur secours et se jetèrent dans les mêmes brisants, et victimes de leur générosité et de la désobéissance formelle de leur chef, périrent comme lui. » *Voyage de Lapérouse*, t. II. — Déposé à la Bibliothèque nationale.

L'original de ce tableau se trouve chez M. le marquis de Laborde. Nous ferons remarquer aussi en passant que ce n'est pas M. de Lescures qui commandait l'expédition, mais bien M. le chevalier d'Escures.

(Général DALMAS DE LAPÉROUSE, n° 39 de la collection.)

N° 136. Le tombeau du P. Receveur à Botany-Bay.

Aquarelle représentant à Botany-Bay l'emplacement du tombeau du P. Receveur, à côté de l'arbre dont il est parlé ci-dessus, n° 123, avant qu'il ne fût coupé ; dimensions 0^m,60 sur 0^m,40.

(MUSÉE DE MARINE.)

II. — EXPÉDITIONS A LA RECHERCHE DE LAPÉROUSE

Gravures.

N° 137. L'*Astrolabe*; navire du commandant d'Urville de 1811 à 1841.

Cette gravure fait partie de la collection des souvenirs de marine conservés, n° 199, édités par la phototypie Berthaud, 9, rue Cadet à Paris. (Dimensions 0^m,38 × 0^m,25.)

Ce bâtiment s'appelait primitivement la *Coquille*, et l'amiral Dumont d'Urville raconte, dans ses récits de voyage, que le nom

de l'*Astrolabe* lui fut donné en souvenir de l'expédition de Lapérouse à la recherche duquel il allait se lancer en 1826. « Comme j'en avais indiqué le désir, on me donna la corvette la *Coquille*, qui prit le nom de l'*Astrolabe*, en mémoire de M. de Lapérouse. » — Voyage de l'*Astrolabe* exécuté par ordre du roi pendant les années 1826, 1827, 1828, 1829, sous le commandement de M. J. Dumont d'Urville, capitaine de vaisseau. — Paris, Tastu, imp. édit., 1830, t. 1^{er}, p. 7.

N° 138. Inauguration du monument de Lapérouse à Vanikoro.

Ce dessin fut exécuté par M. de Sainson, dessinateur de l'expédition Dumont d'Urville. Il fait partie de tout un album où sont consignés les détails les plus intéressants du voyage.

(M. MAURICE PÈTRE.)

N° 139. La chaloupe de l'*Astrolabe* repêchant une des ancre des vaisseaux de Lapérouse (1827).

Le grand canot de l'*Astrolabe* avait déjà tenté de la sortir des fonds; mais il dut y renoncer, son arrière s'étant presque défoncé : la chaloupe fut envoyée, sous le commandement de M. Pâris, alors aspirant, et aujourd'hui vice-amiral et conservateur du Musée de marine, et c'est elle qui parvint à relever complètement cette ancre.

(Collection de BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 36.)

N° 140. Démonstration de l'équipage du *Bruat* et de la colonie française de Sydney au monument de Lapérouse à Botany-Bay, près Sydney.

Ce dessin a paru dans le *Monde illustré* en janvier 1885, d'après le croquis de M. Froger. L'avis le *Bruat* qui avait opéré le sauvetage, se trouvant de passage à Sydney, son commandant et son équipage ne crurent pas devoir moins faire que d'aller visiter le monument élevé comme hommage à la mémoire du grand navigateur, à l'endroit d'où, pour la dernière fois, il fit, avant son malheureux naufrage, parvenir de ses nouvelles. La colonie française de Sydney voulut s'associer à l'heureuse idée du commandant du *Bruat* et y apporter son concours, en faisant de cette excursion une fête qu'elle offrit au commandant et à

l'équipage du *Bruat*. Plusieurs membres du gouvernement et du parlement du Sydney y furent invités. Après la visite au monument, où l'on posa des couronnes et devant lequel le commandant du *Bruat* et M. le consul de France prononcèrent des discours, il y eut dîner et bal et la fête fut charmante. (Extrait du *Monde illustré*, janvier 1884.)

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 34.)

Ouvrages.

N° 141. Relation du voyage à la recherche de Lapérouse, fait par ordre de l'Assemblée constituante pendant les années 1791 et 1792 et pendant la première et la deuxième année de la République française, par le citoyen Labillardière, correspondant à l'Académie des sciences de Paris, membre de la Société d'histoire naturelle, et l'un des naturalistes de l'expédition. Chez J. Jansen, imp. libraire, rue des Pères, 1195, an VIII de la République française. 2 vol. in-8.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 97 et 98.)

N° 142. Voyage aux îles de la mer du Sud en 1827 et 1828, et relation de la découverte du sort de Lapérouse, dédié au roi, par le capitaine Peter Dillon, chevalier de l'ordre royal de la Légion d'honneur, membre de la Société asiatique du Bengale et de la Société de géographie de Paris, ex-commandant du vaisseau de la Compagnie anglaise des Indes orientales le *Research*. — Pillet aîné, rue des Grands-Augustins, n° 7, 1830, 2 vol. in-8, réunis en un seul; on y voit deux gravures et un plan détaillé de Vanikoro, qu'il appelle Manicolo.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 99.)

N° 143. Vie, voyages et aventures de Dumont d'Urville, suivi de renseignements sur le naufrage de Lapérouse, et découverte d'un grand nombre de débris de toute nature provenant de ce naufrage qui ont été recueillis par lui, par

M. de Barins. Paris, Le Bailly, libraire, rue Cardinal, n° 6, faubourg Saint-Germain.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 99.)

N° 144. Découverte et sauvetage de débris de l'expédition de Lapérouse.

Ces recherches furent entreprises sur les ordres de M. le contre-amiral Pallu de la Barrière, alors gouverneur de la Nouvelle-Calédonie, par M. le capitaine de vaisseau Bénier, commandant le *Bruat*. Le récit en est consigné sous le titre ci-dessus dans la *Revue maritime et coloniale*, livraison de janvier 1884, p. 175.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 31.)

N° 145. Mémoire et lettres relatifs à l'expédition de Lapérouse, par M. Glaumont.

Extraits du *Bulletin* de la Société de géographie commerciale de Paris.

M. Glaumont, qui habite la Nouvelle-Calédonie, après avoir résumé les expéditions à la recherche de Lapérouse jusqu'en 1883, ajoute quelques détails nouveaux et intéressants sur des indications que l'on pourrait suivre pour retrouver d'autres souvenirs du naufrage. On a ajouté un extrait du journal de bord du capitaine Gaspard, du 19 avril au 4 août 1887, article qui a paru dans l'*Indépendant* de la Nouvelle-Calédonie du 6 août 1887. M. Gaspard aurait découvert un vase en cuivre provenant du naufrage de Lapérouse.

(M. GAUTHIOT.)

N° 146. Réception à Nouméa des restes du naufrage de Lapérouse recueillis par M. Bénier, sur le *Bruat*, 1883.

Cette relation a paru dans le *Moniteur* de la Nouvelle-Calédonie, et le *Journal officiel* de la République française l'a reproduite dans son numéro du 27 octobre 1883, 294^e de la quinzième année. On y lit aussi le discours du contre-amiral Pallu de la Barrière, qui était à cette époque capitaine de vaisseau et gouverneur de la Nouvelle-Calédonie.

III. — DOCUMENTS GÉOGRAPHIQUES

N° 147. Grande carte des voyages de Lapérouse, dressée par M. Girard.

N° 148. Atlas des voyages de Lapérouse.

En outre des cartes qui s'y trouvent, donnant les détails de toutes les opérations, on y voit des gravures concernant les pays traversés par Lapérouse. Ces gravures sont signées Blondela, Duché de Vancy et Prévôt, tous trois dessinateurs de l'expédition. Seuls les dessins représentant le naufrage des frères de Laborde et le massacre de M. de Langle sont d'Ozaune. L'exemplaire inscrit sous ce numéro est remarquable en ce qu'il contient deux exemplaires de chaque gravure, l'un avant la lettre et l'autre après la lettre. Cet atlas a été exécuté pour accompagner l'ouvrage de Milet-Mureau.

(Comte JEAN D'ESTAMPES.)

N° 149. Atlas des voyages de Lapérouse.

Le même que ci-dessus, sauf pour les gravures qui sont toutes après la lettre.

(Collection DE BARTHEZ DE LAPÉROUSE, n° 89.)

N° 150. Plan en relief de l'île de Vanikoro, où périrent les bâtiments.

Ce plan a été exécuté par M. l'amiral Paris, conservateur du musée de marine. On y voit l'endroit où fut élevé le monument commémoratif du naufrage.

(Le vice-amiral PARIS.)

N° 151. Plan en relief des fonds de la mer et de la situation des débris de l'*Astrolabe* qui ont pu être relevés.

Ce plan représente la situation dans laquelle les objets, canons, plaques de plomb, ancres, etc., furent aperçus en 1827, lors de l'expédition de Dumont d'Urville. Par temps calme, tous les débris se voyaient parfaitement bien, puisqu'il n'y avait guère que 3^m,50 à 4 mètres de profondeur. C'est à cette époque que

M. le vice-amiral Paris a relevé la position de toutes les pièces, dont quelques unes seulement furent ramenées par l'expédition. une partie des autres fut recueillie par M. le commandant Bénier, du *Bruat*; la relation en est mentionnée au n° 139 du présent catalogue.

(Le vice-amiral PARIS.)

N° 152. Le globe géographique de l'Observatoire de Paris.

Ce globe, comme nous l'avons dit plus haut, passe pour avoir servi à Louis XVI à tracer le voyage de Lapérouse. Dans la brochure placée à côté de la photographie cette légende est contestée.

Ce globe, dont la construction fut décidée en 1784, et qui fut terminé seulement en 1788, n'a donc pu servir à cet usage, puisque Lapérouse est parti en 1785.

N° 153. Le globe géographique de l'Observatoire de Paris, par Ernest Maindron.

Extrait de la *Revue scientifique* du 7 mai 1887. Paris, bureau des deux Revues, boulevard Saint-Germain, 111, 1887. Brochure de 16 pages, traitant la question du globe dont il est parlé ci-dessus.

IV. — DOCUMENTS ETHNOGRAPHIQUES

SUR LES

PAYS PARCOURUS PAR LAPÉROUSE EN DERNIER LIEU

N° 154. Fac-simile d'un dessin de Diego de Prado, qui accompagnait Torrès en 1606.

Dimensions 0^m,40 × 0^m,26.

Ce dessin est le plus ancien qui représente les insulaires des Nouvelles-Hébrides.

On y voit quatre d'entre eux qui causent ensemble. Deux sont armés de massues recourbées, un troisième porte un arc et des flèches, le quatrième tient un javelot aussi haut que lui. Les types de ces armes sont bien les mêmes que celles qui ont été exposées dans les panoplies : à gauche nous voyons deux arbres qui semblent être des cocotiers. Au-dessous du dessin on lit cette légende encadrée au crayon rouge :

« Esta xente es desta baia san Felipe y san Tiago donde se nos fue la capitana son negros de cuerpos hordinarios sus armos, con flechas, dardos y macanas es tienas fertil y sana tapan las verguenças con ojas de arboles. »

A gauche du dessin on lit ces mots : « Archivo grál, de Sinancas = sua de Estado = Legajo n° 209. »

(Collection de M. le docteur HAMY, n° 4.)

N° 155. Bambou gravé.

Nous sommes ici, croyons-nous, en présence d'un document historique tel que peuvent en présenter les peuples primitifs, auxquels l'usage de l'écriture est inconnu : les tribus de la Nouvelle-Calédonie et des îles environnantes emploient ce moyen pour conserver le souvenir des grands faits qui les ont frappés. M. Emile Rivière nous a adressé une note que nous nous faisons un plaisir de reproduire avec le dessin qui l'accompagne.

« Ce bambou, écrit M. Rivière, long de 85 centimètres, légèrement incurvé à l'une de ses extrémités et creusé dans presque toute sa longueur, a été rapporté de l'île des Pins, en 1875, à Arthur Forgeais, — un antiquaire bien connu, — qui nous l'a donné, par un officier d'infanterie de marine de ses amis, M. Paul Tirat, qui venait de rentrer en France après trois années de séjour dans la Nouvelle-Calédonie.

« D'après les dires de l'un des plus vieux chefs kanaques de l'île des Pins, à qui ce bambou appartenait et qui n'avait consenti à s'en dessaisir en faveur de M. Tirat qu'à grand'peine et seulement peu d'instants avant de mourir, les dessins dont il est orné dans toute son étendue, séparés en cinq groupes différents, soit par des lignes transversales circulaires, soit par les nœuds mêmes du bambou, ainsi que le montre la figure ci-contre (fig. 1), étaient destinés à rappeler l'épisode de l'un des premiers débarquements d'Européens dans l'île des Pins et la lutte qui s'en était suivie.

En effet, les lignes en zigzags qui entourent l'une des extrémités et s'étendent de B en C figureraient l'agitation des indigènes à la vue des Européens descendus à terre : les losanges qui viennent ensuite, gravés de C en D, dont le plus grand diamètre est transversal, et qui sont disposés en colonnes séparées par des lignes verticales, indiqueraient le groupement des tribus s'élançant au combat pour chasser de leur île les nouveaux débarqués.

« Du côté opposé, c'est-à-dire de A en E, sont gravées deux séries

de losanges inégaux, plus petits que les précédents de A en F, plus

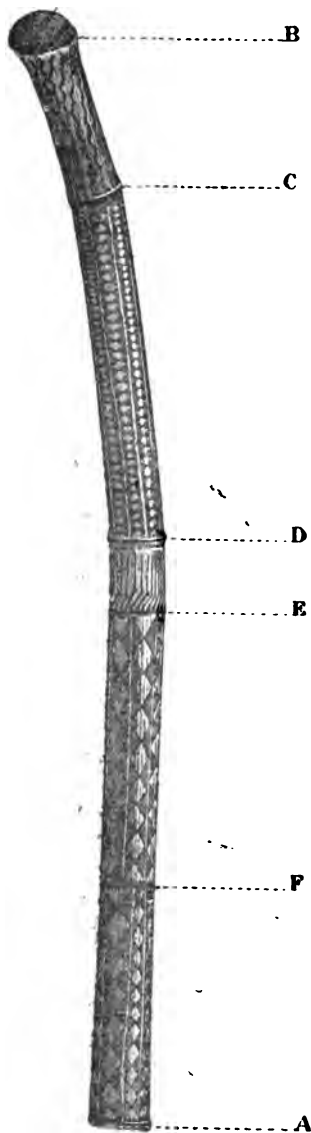


Figure 5.

grands, au contraire, de F en E, mais tous ayant leur grand diamètre dirigé dans le sens de la longueur du bambou et formant également des colonnes séparées les unes des autres par des lignes verticales. Ces losanges représenteraient les Européens massés et s'avancant contre les Kanaques, conduits par trois chefs figurés par les dessins de la figure 2 et situés en F.

« Enfin, on aperçoit sur la partie médiane, soit de E en D, une série de vingt-six fusils disposés parallèlement tout autour du bambou et facilement reconnaissables quoique très grossièrement gravés au trait. Ils indiqueraient par la direction même des armes, — le canon de chaque fusil étant tourné contre les losanges qui représentent les groupes d'indigènes soulevés, — la lutte des Européens contre les tribus sauvages.

« Telle est, en quelques mots, l'explication qui nous a été donnée de ces dessins et que nous reproduisons, bien entendu, *sous toutes réserves*.

« Ces dessins, qui semblent ainsi faire allusion au débarquement de quelque navigateur dans l'île des Pins, se rapporteraient-ils à l'arrivée de Cook, ou mieux à l'expédition de La Pérouse, ainsi qu'on nous l'a

dit aussi ? M. Jules Garnier¹ rapporte dans son *Voyage autour du monde*, l'entretien suivant qu'il eût, à ce sujet, dans l'un des principaux villages de cette île, — le village de Gadji, — avec un vieil indigène qui lui confirma le passage de Lapérouse dans ces parages.

« Les pères les plus vieux d'entre nous, disait le vieux Kanaque,



Figure 6.

virent, un jour, venir de la haute mer une énorme pirogue ; cette masse effrayante s'arrêta quelque temps auprès de l'îlot *Améré*, puis se remit en marche vers le nord et disparut, nous laissant étonnés et pleins d'effroi. Néanmoins, nous allâmes examiner les lieux où elle avait séjourné et nous trouvâmes des traces évidentes du passage des hommes : des pins étaient abattus, des feux fumaient encore. L'îlot *Améré*, c'est Botany-Island de Cook ; ce navire était le sien.

« Déjà l'impression produite par cette inexplicable apparition commençait à s'effacer dans l'esprit des insulaires, lorsque deux navires apparurent. Ils s'avancèrent lentement vers l'île des Pins, puis, arrivés devant Gadji, jetèrent l'ancre et amenèrent leurs voiles. Les indigènes furent pris alors d'une frayeur extrême et se sauvèrent presque tous sur les hauteurs, surtout lorsqu'ils virent les étrangers s'approcher de terre dans les canots. Peu à peu, cependant, la confiance revint et quelques Kanaques osèrent s'avancer et fraterniser avec ces visiteurs extraordinaires. Les nombreuses richesses, les ustensiles étranges de ces hommes blancs excitaient leur envie ; aussi poussèrent-ils bientôt l'audace jusqu'à essayer de s'en emparer : au moment où ils virent que les étrangers allaient se rembarquer, ils les attaquèrent. Mais ils eurent bientôt lieu de s'en repentir ; car, frappés par les balles des Européens, qu'ils avaient mis dans la nécessité de faire feu, trois d'entre eux tombaient morts, plusieurs autres étaient blessés. Avant que ces sauvages eussent eu le temps de revenir de leur panique, les deux navires s'éloignaient, se dirigeant vers la Nouvelle-Calédonie,

1. Jules Garnier, *Voyage autour du monde*; Océanie, île des Pins, Loyalty et Tahiti, p. 95 et suivantes. — Paris, Plon, 1871.

pendant qu'un coup de tonnerre s'échappait des flancs de ces monstrueuses pirogues.

« En quittant l'île des Pins, Lapérouse se dirigeait le long de la côte occidentale de la grande terre... »

« Notre bambou gravé remonterait-il donc au siècle dernier et ses dessins auraient-ils eu pour but de perpétuer l'épisode de ce débarquement? Nous ne pouvons que poser ici un point d'interrogation sans oser nous permettre d'aller au delà.

« Cependant, l'étude que nous avons faite il y a douze ans, en 1876, d'une intéressante collection ethnographique rapportée, à cette époque, de la Nouvelle-Calédonie par un ancien instituteur, qui y avait passé plusieurs années, M. Serph, et placée provisoirement alors dans une des salles du palais de l'Industrie consacrée à l'exposition permanente des produits de l'Algérie et des colonies, cette étude, disons-nous, nous a permis de constater, dans ladite collection, la présence, entre autres objets, d'une quarantaine de bambous gravés, tous néo-calédoniens. Or, parmi eux, cinq ou six offraient, comme dessin, une grande ressemblance avec celui que nous possédons.

« En effet, ces bambous, qui rappellent tous des faits de guerre, présentaient également et les losanges que nous avons décrits plus haut et des fusils aussi grossièrement dessinés au trait. Du reste, tous aussi, généralement gravés avec des valves de coquilles appartenant au genre *Meleagrina*, dont les Kanaques se servent comme d'un burin ou d'un couteau, sont, pour ainsi dire, des bambous historiques, sortes de parchemins sur lesquels les indigènes se plaisent à relater le plus petit événement survenu dans l'île. »

(M. E. RIVIÈRE.)

N° 156. Tronc d'eucalyptus provenant de Botany-Bay.

Ce fragment porte l'épithaphe du P. Receveur, oratorien, aumônier et naturaliste, embarqué sur l'*Astrolabe*, et décédé à Botany-Bay en février 1788, pendant le séjour de l'expédition de Lapérouse.

Cette pièce fut obtenue par M. de Bougainville, qui la rapporta et l'offrit au musée de marine. Dimensions : hauteur 0^m,70, diamètre 0^m,50.

(MUSÉE DE MARINE.)

N° 157. Débris de coraux détachées de l'une des ancrs de l'*Astrolabe*.

Ces coraux adhéraient à l'une des pattes d'une ancre relevée par le

commandant Bénier; ils se sont détachés de cette ancre, par suite des travaux que l'on a été obligé de faire pour la fixer au pied du monument de Lapérouse, à Albi, et M. le maire d'Albi les a envoyés à la Société pour l'exposition. A ces débris est encore adhérente une petite partie du fer oxydé, de sorte que l'on peut constater l'épaisseur de cette couche madréporique, qui est par endroits de 4 ou 5 centimètres.

(M. le MAIRE D'ALBI.)

N° 158. Boîte d'insectes de la baie de Botany-Bay.

Dans cette collection curieuse se trouvent des papillons, scarabées, mouches, sauterelles, etc., que l'on rencontre tout autour de Botany-Bay. C'est au cours d'un voyage exécuté en janvier 1882 que M. Potron a réuni ces divers spécimens des insectes de ce point.

(M. POTRON.)

N° 159. Flèches.

21 flèches en bambou, pointe de bois barbelée et hachurée de noir, de rouge et de blanc, extrémité recouverte d'un mastic brun rouge; longueur 1^m,20 environ. (Iles Salomon.)

20 flèches en bambou, à pointe de bois ou d'os empoisonnée, longueur de 0^m,90 à 1^m,25. (Iles Sandwich, Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT, secrétaire général de la Société de géographie commerciale.)

N° 160. Cinq arcs de 1^m,25 à 1^m,80. (Iles Sandwich, Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 161. Lances armées de six rangées d'ossements humains appointis et terminées par trois radius humains également appointis et empoisonnés. (Iles Spiritu Santo, Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 162. Massues en forme de feuilles coudées.

Ces quatre massues proviennent de l'île San-Cristoval, qui appartient à l'archipel Salomon. L'une d'elles est remarquable par le personnage assis sculpté sur la base du manche.

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 163. Un bol à kawa.

Le kawa est la liqueur fermentée que préparent les femmes dans ces contrées. Cet ustensile est en bois dur, supporté par un pied très bas et orné de dessins à ses deux extrémités.

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 164. Un casse-tête en bois dur en forme de Sélacien, long. 1^m,20. (Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 165. Autre casse-tête de 0^m,90. (Nouvelles-Hébrides.)**N° 166. Lances.**

Trois lances en bois dur, barbelées plus ou moins finement à leurs extrémités. (Nouvelles-Hébrides.)

Deux lances en bambou, pointes en bois, barbelées. (Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 167. Bambou orné de décors au feu, terminé par trois pointes. (Nouvelles-Hébrides.)

(Collection de M. GAUTHIOT.)

N° 168. Collection d'objets provenant de l'expédition de d'Entrecasteaux.

Ces objets font partie de la collection Delessert, qui est déposée au musée archéologique et ethnographique du Havre.

M. le maire du Havre a bien voulu les prêter à la Société de géographie.

N° 169. Deux casse-têtes en bois sculpté, ornés de décors en bois et en feuilles.

(M. WILLIAM MARTIN.)

N° 170. Collection de gravures de l'Atlas des voyages de d'Entrecasteaux. Édition française.

(M. le docteur HAMY.)

N° 171. La même collection. Édition anglaise.

Il est curieux de voir comment toutes les gravures de l'édition anglaise ont été réduites d'abord et retournées : de telle sorte que ce qui est à droite dans l'édition française, se trouve à gauche dans l'édition anglaise.

(M. le docteur HAMY.)

N° 172. Un casse-tête en bois de santal blanc, long de 0^m,70 et terminé à l'une de ses extrémités par une tête d'oiseau, le ka-hou de la Nouvelle-Calédonie.

(Collection de M. E. RIVIÈRE.)

N° 173. Deux *Ovula oviformis*, Lam., coquillages de la mer des Moluques servant de monnaie aux habitants de la Nouvelle-Calédonie.

(Collection de M. E. RIVIÈRE.)

Le Gérant responsable,

CH. MAUNOIR,

Secrétaire général de la Commission centrale.

RAPPORT SUR LE CONCOURS AU PRIX ANNUEL

FAIT

A LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

Dans sa séance générale du 15 avril 1888

AU NOM D'UNE COMMISSION COMPOSÉE DE

MM. Henri Duveyrier, Alfred Grandidier, Dr Hamy, de Quatrefages
et William Huber, rapporteur.

Messieurs,

La Commission des prix a décerné cette année :

1^o Une médaille d'or au R. P. Roblet, de la Compagnie de Jésus, pour sa remarquable carte géographique et topographique de Madagascar. Rapporteur M. Grandidier, de l'Institut.

2^o Une médaille d'or à MM. Bonvalot, Capus et Pépin, pour leur voyage au Kafiristan et au Pamir. Rapporteur M. W. Huber.

3^o Une médaille d'or à M. Chaffanjon, pour son voyage sur le haut Orénoque jusqu'à proximité de ses sources. Rapporteur M. W. Huber.

4^o Une médaille d'argent à M. François Colliard, missionnaire de la Société protestante évangélique pour son excursion dans la région nord du Zambèze. Rapporteur M. W. Huber.

5^o Le prix Logerot à M. le docteur Verneau, pour sa monographie des îles Canaries. Rapporteur M. le Dr Hamy.

6^o Le prix Jomard à M. Jules Codine, pour l'ensemble de ses travaux sur la géographie historique. Rapporteur M. le Dr Hamy.

Cette année encore la Commission des prix n'a pas décerné

de grande médaille, et pourtant les titres étaient sérieux à cette haute récompense.

L'œuvre du R. P. Roblet à Madagascar est un monument de science et de patience. Sa triangulation et sa carte topographique méritent tous vos éloges, comme vous le dira tout à l'heure un juge des plus autorisés, M. Grandidier; mais votre Commission s'est heurtée contre le libellé des titres à la grande médaille dont le texte dit : « Qu'elle sera offerte au voyageur qui, dans le courant des années précédentes, aura fait un voyage hors ligne par l'importance comme par la nouveauté des résultats dont il enrichit la géographie. »

Quelque méritante que soit l'œuvre du R. P. Roblet, elle ne constitue pas, par elle-même, un voyage hors ligne dans un pays inconnu. La Commission a regretté de ne pouvoir récompenser, comme elle l'aurait voulu, ce travail topographique considérable, conduit pendant quinze ans avec une persévérance et une précision qui ne se sont jamais démenties.

Il en est de même pour les remarquables itinéraires au Pamir et au haut Orénoque; quel que soit leur mérite, ils ne rentrent pas dans la catégorie des voyages de découvertes auxquels seuls nous pouvons attribuer la plus haute récompense. La médaille d'or est un témoignage d'estime largement mérité par ces intéressants travaux.

Vous aurez remarqué que deux médailles ont été décernées à des missionnaires, l'un catholique, l'autre protestant. La coïncidence de l'examen de leurs travaux nous permet, dans notre neutralité, de tenir la balance exacte entre les deux confessions.

Les missionnaires ecclésiastiques, à quelque religion qu'ils appartiennent, ont rendu, rendent et rendront encore d'importants services à la géographie. Nous devons beaucoup à cette phalange d'hommes qui résident au milieu de populations non civilisées, parlent leur langue, parcourent leur

pays sans inspirer de défiance et sans autre arme qu'un feuillet de l'Évangile pour vaincre leur résistance et briser leurs idoles.

Nous devons à ces éclaireurs de la civilisation tous nos encouragements et toute notre admiration.

LE RÉVÉREND PÈRE D. ROULET, MISSIONNAIRE A MADAGASCAR

Médaille d'or.

Rapport de M. Grandidier, de l'Institut.

Malgré l'activité incessante déployée depuis un demi-siècle par les voyageurs pour explorer la terre, les cartes des pays lointains ne sont encore que des ébauches topographiques très-imparfaites, qu'on a dressées à l'aide de quelques itinéraires relevés à la hâte avec plus ou moins de soin et à peine jalonnés de rares observations astronomiques. Il est donc très désirable qu'aux explorateurs, qui, marchant de l'avant sans crainte, ont avec une audace admirable ouvert la voie, succèdent aujourd'hui des hommes habitués aux observations scientifiques, qui, par un examen minutieux, par une exploration attentive et détaillée de ces pays, nous permettent d'en établir la carte exacte et complète.

Jusqu'à ce jour, peu de voyageurs se sont astreints au labeur pénible qu'exige le levé d'une carte détaillée; peu ont donné une véritable description topographique des contrées qu'ils ont visitées. M. Falbe, en Tunisie, notre éminent confrère M. Antoine d'Abbadie, dont le voyage est un modèle à proposer aux explorateurs et qui a fait en Éthiopie une vraie triangulation appuyée sur plusieurs bases et sur de nombreuses et très bonnes observations astronomiques; et enfin moi-même, qui, imitant les procédés mis si habilement en œuvre par M. d'Abbadie, ai jeté sur la province

d'Imerina, en 1869 et 1870, un réseau trigonométrique appuyé sur une base de 53 kilomètres, nous étions, à ma connaissance, les seuls qui avions entrepris en plein pays sauvage un levé régulier.

Aux trois noms précédents, il faut aujourd'hui ajouter celui du révérend Père D. Roblet, missionnaire de la compagnie de Jésus, qui a fait dans la province centrale de Madagascar un travail topographique considérable, travail sans précédent jusqu'à ce jour dans les annales géographiques et qui dénote chez son auteur une persévérance et un sens scientifique très remarquables. M. Falbe, M. d'Abbadie et moi, tout en levant, soit au théodolite, soit à la planchette ou à l'estime, le pays placé sous nos yeux, nous n'avons pu le fouiller dans tous ses recoins et nous avons forcément omis sur nos cartes une foule de villages, de petites vallées, de ruisseaux, de collines que le temps et nos moyens d'investigation ne nous ont pas permis de relever. Le révérend Père Roblet, poussé par un amour profond de la géographie, a mis à profit tous les loisirs que ses devoirs confessionnels lui ont laissés de 1873 à ce jour, pour faire plus de 880 tours d'horizon dans la seule province d'Imerina, gravissant tous les sommets de montagne, suivant dans tous leurs détours les innombrables vallées du massif central, visitant tous les villages, même les plus petits. Les documents qu'il a ainsi rassemblés avec un zèle et une persévérance dignes de tout éloge, et non sans danger, lui ont permis de dresser une carte de l'Imerina où figurent à leur vraie place jusqu'aux moindres hameaux, jusqu'aux plus petits cours d'eau avec toutes leurs sinuosités et toutes leurs ramifications; la minute, dont à ce jour, malheureusement, un quart seulement est terminé, mesurera 1^m,75 sur 1^m,20, représentant une surface de pays d'environ 16,000 kilomètres carrés. Il a en outre levé la carte du pays des Betsileo sur une longueur de 240 kilomètres et une largeur de 30, soit une surface de 8,000 kilomètres carrés; cette dernière carte appartient tout

à fait en propre au révérend Père Roblet, car personne avant lui n'avait triangulé cette région. Quant à celle de l'Imerina, je l'avais déjà levée, il est vrai, en 1869 et 1870, mais mes levés, moins complets et moins étendus que les siens, ne m'eussent pas permis de la dresser à la grande échelle du 1/100,000^e, comme il est facile de le faire aujourd'hui grâce aux nombreux détails qui sont fixés avec une précision scrupuleuse.

Le réseau de triangles, dont le révérend Père Roblet a couvert cette surface considérable de 24,000 kilomètres carrés, s'appuie sur une base de 5,550 mètres qu'il a mesurée avec soin dans la plaine de Maharemana¹; ces triangles dont la plupart des sommets ont été visés de plusieurs stations, sont très exacts². A chacun des sommets, c'est-à-dire sur 780 pics, il a fait deux tours d'horizon, l'un au cercle géodésique ou au graphomètre pour relever les principales montagnes ou collines visibles, l'autre à la planchette pour fixer tous les détails du terrain environnant; il a ainsi obtenu plus d'un millier de croquis.

Nous ne saurions trop louer le Père Roblet d'avoir mené à bonne fin une œuvre aussi considérable. Il n'est point en effet facile de faire des observations topographiques dans ces pays barbares où le travail sur le terrain n'est pas toujours sans danger. Il m'a raconté qu'étant un jour occupé à prendre un tour d'horizon sur une roche haute d'une dizaine de mètres, il vit venir à lui deux Malgaches qui se

1. Entre Ambohimahavony et Ialamalaza, près d'Arivonimamo.

2. Le révérend Père Roblet et moi, nous avons dans nos levés des triangles communs : les côtés et les angles de ceux dont il m'a envoyé les éléments de calcul concordent d'une façon très remarquable avec les miens, si l'on fait attention que les observations ont été prises avec des instruments imparfaits et dans de mauvaises conditions et que les visées se faisaient sur des signaux naturels, n'offrant aucun point saillant de repère ni d'arêtes vives. La différence pour des côtés de 20 et 30 kilomètres ne s'élève pas en effet au delà de 200 mètres, et les valeurs des angles sont les mêmes à 1' ou 2' près.

mirent à l'injurier, l'accusant de jeter des sorts sur leur pays et de troubler les mânes de leurs ancêtres, puis qui, se jetant sur son domestique, le frappèrent à coups redoublés; ce pauvre homme, tout meurtri et blessé, dut chercher son salut dans la fuite. Escaladant alors le rocher, les deux forcenés renversèrent la planchette et l'alidade, qui se brisa en tombant, et assénèrent un fort coup de bâton sur l'épaule du père Roblet qui eut beaucoup de peine à sortir sain et sauf de ce guet-apens. Aux dangers provenant des habitants, s'en joignent d'autres dus à l'insalubrité de certaines régions fiévreuses pendant la saison des pluies¹, ou à l'usage trop répété des lunettes et des loupes qui occasionne fréquemment des ophtalmies dans les pays tropicaux.

L'amour de la science n'empêche pas du reste le révérend Père de remplir ses devoirs de missionnaire. Chargé tout à la fois de fonder de nouveaux postes catholiques aux confins de l'Imerina et de surveiller ceux qui y sont établis, non seulement il parcourt continuellement cette province en tous sens, mais comme il ne peut faire d'instructions religieuses que le matin de bonne heure et le soir tard, les villageois étant aux champs pendant la journée, il profite de ses moments de liberté pour explorer le pays environnant. Portant à la main son cercle géodésique, sa planchette et son alidade, son baromètre, quelquefois son appareil photographique, il s'en va au loin chercher les pics et sommets de montagne d'où il pourra prendre ses relèvements, faisant plusieurs heures de marche forcée pour gagner une station favorable. Il fait ces excursions presque toujours seul, soutenu uniquement par le désir d'être utile à la science et à son pays; ses serviteurs ne se soucient pas en effet de l'accompagner, et lui-même préfère les laisser au village plutôt que de les entendre se plaindre à tout instant des ennuis et des difficultés de cette corvée et de se voir par

1. Telles que le Vonizongo, par exemple.

pitii obligé d'abréger la durée de ses stations et d'écourter son travail. Rien ne le rebute; rien ne l'arrête, ni la fatigue, ni le froid, ni la faim, ni la maladie.

Le résumé que je viens de faire des travaux topographiques très importants exécutés sans trêve ni repos pendant plus de quinze ans par le révérend Père Roblet suffit pour vous montrer que votre Commission, en présence d'une œuvre semblable, ne pouvait hésiter à accorder à son savant auteur la plus haute récompense qu'il lui était possible de décerner, c'est-à-dire une médaille d'or. Je dois ajouter que nous eussions été unanimes à lui donner la grande médaille si les termes de notre règlement, par une omission regrettable, ne l'avaient pas réservée exclusivement aux voyages de découvertes en pays inconnu. Notre Société doit en outre des remerciements à Monseigneur Cazet, évêque de Madagascar, dont l'esprit élevé et éclairé, comprenant toute l'importance de ces travaux géographiques, a mis le Père Roblet à même de les mener à bonne fin.

Permettez-moi, Messieurs, en terminant, de dire que pour moi, qui ai connu personnellement le Père Roblet et qui ai joui de sa compagnie dans l'une de mes excursions au massif d'Ankaratra, qui, par mes conseils et par l'envoi des instruments qui ont servi à ses levés, ai, dans une certaine mesure, contribué à la réussite de son travail, qui enfin ai vu un peu partout, dans l'ancien comme dans le nouveau monde, nos missionnaires à l'œuvre et qui ai admiré leur dévouement non seulement à la religion, mais aussi à notre patrie et souvent à la science, c'est un vrai bonheur de rendre aujourd'hui un hommage public à ce savant modeste et à tous ces prêtres énergiques qui portent au loin, avec un zèle et une abnégation admirables, le flambeau de la civilisation.

MM. BONVALOT, CAPUS ET PÉPIN

Médaille d'or.

Rapport de M. William Huber.

La région du Pamir, encore assez mal définie, n'est pas une région inconnue, mais elle reste inexplorée dans plusieurs de ses parties. Le haut plateau, mamelonné, tourmenté, coupé par des vallées, des rivières et des lacs, qui sépare le haut Oxus du cours moyen de l'Indus, a fait déjà l'objet de plusieurs tentatives d'exploration.

La rigueur de son climat pendant huit mois de l'année, ses silencieux déserts de neige, lui laissent une réputation d'impraticabilité pour tous ceux qui en ont ouï parler. En dépit des plus noires prophéties, ce sont les mois de mars et d'avril qu'ont choisis MM. Bonvalot, Capus et Pépin pour traverser cette contrée par une route nouvelle, pleine de périls. Le succès a couronné leur audacieuse entreprise, dont vous avez entendu l'intéressant exposé à la Sorbonne, de la bouche même de M. Bonvalot.

L'assaut de cette citadelle orographique de l'Asie centrale a été tenté au nord par les Russes, au sud par les Anglo-Indiens, moins peut-être par curiosité géographique que pour y découvrir une passe praticable aux avant-postes des armées des deux empires.

Sans parler des anciens : Marco-Polo, Hiouen-Thsang, Song-Yien, dont les itinéraires ne sont du reste qu'imparfaitement déterminés, sans parler non plus des missionnaires qui, depuis le XVII^e siècle ont longé le Pamir, ni du voyage très hardi et trop peu connu de M. Potagos par le petit Pamir en Kachgarie, nous trouvons chez les Russes :

Le voyage de Fedchenko en 1871, traversant la chaîne de l'Alaï et son plateau, découvrant les montagnes du Trans-Alaï et le pic Kauffmann.

En 1876 le colonel Kastienko, accompagnant le général

Skobeleff à l'Alaï, pousse une reconnaissance au delà du Trans-Alaï jusqu'au lac du Grand Kara.

En 1878, Severtzow dépasse de beaucoup ses devanciers, explore le Rang-Koul, détermine la position du lac Petit Kara et, secondé par le topographe Kazlovsky, prend diverses positions astronomiques.

L'expédition russe la plus importante est celle du géologue Ivanow, du capitaine Poutiata et du topographe Bendersky en 1883. Cette expédition a visité le Pamir dans son ensemble et relié les levés russes antérieurs à ceux des Anglo-Indiens et de la mission anglaise Forsyth. Nous ne connaissons leurs travaux que par quelques notes de M. Ivanow dans le *Bulletin de la Société de géographie impériale russe*.

Du côté sud, nous trouvons, dès 1837, Wood, aux sources de l'Oxus dans le Wakhan; puis Abdoul-Medjid, rapportant d'une mission à Kokan des données inédites sur le Pamir.

Plus récemment, en 1868, le pundit Mirza, envoyé par le major Montgomery, visite la vallée de l'Ak-sou et se dirige sur Kachgar.

En 1870 Faiz Bakhch visite la région, et le pundit Navildar franchit la passe de Dorra pour arriver à Zébak, sur un affluent de l'Oxus.

La mission soi-disant scientifique, que Sir T.-D. Forsyth dirigea, en 1873 et 1874, de Ladak à Kachgar et pays voisins, fut une des mieux organisées que jamais gouvernement envoya à l'intérieur de ce puissant massif. De cette mission se détachèrent le colonel Gordon, d'illustre mémoire, les capitaines Biddulph et Trotter pour entreprendre l'exploration du Pamir. Ils visitèrent Tach-Kourgan, remontèrent la vallée de l'Ak-sou jusqu'à sa source et revinrent à Ak-tach par le grand Pamir et Istik. Ces officiers fixèrent plusieurs points astronomiques et corrigèrent les données des pundits, leurs précurseurs.

Et d'autres encore : Ney-Elias, le colonel Lockardt

et quelques indigènes partis des possessions anglaises.

Telles furent les traces que recoupèrent plusieurs fois les trois Français Bonvalot, Capus et Pépin, les premiers qui aient fait entendre notre langue aux rares tribus de ces régions et qui leur aient appris l'existence en Europe d'autres peuples que ceux qui voudraient imposer à ces tribus leur protectorat.

M. Gabriel Bonvalot est né à Epagne (Aube) en juillet 1853; il a fait ses études au lycée de Troyes et les a poursuivies en Allemagne et en Angleterre. En 1880 on le chargea, avec M. Capus, d'une première mission scientifique en Asie centrale.

M. Jean-Guillaume Capus est né à Esch-sur-Alzette, Luxembourg, en 1857. Il fit toutes ses études à Paris. En 1879 il passa la thèse de docteur ès sciences. Nommé professeur d'histoire naturelle au collège Rollin en 1883, il repartit en 1886 pour le voyage qui fait l'objet de ce rapport.

M. Albert Pépin, artiste peintre, est un enfant du département de l'Aube; né à la Giberie en 1850, il a fait ses études à Brienne et à Troyes.

Le voyage en Asie centrale de MM. Bonvalot, Capus et Pépin, en mission du Ministère de l'Instruction publique, avait pour but de compléter et d'étendre les études commencées par MM. Bonvalot et Capus au nord de l'Oxus, en 1880-1882. Les territoires qui devaient attirer plus spécialement leur attention étaient la Bactriane et les montagnes qui donnent naissance aux affluents de la rive gauche de l'Oxus; leur objectif était aussi le passage du Turkestan dans l'Inde par le Kafiristan ou le Pamir.

La mission quitta Marseille, le 22 février 1886, pour Constantinople et le Caucase. Après avoir longé la côte occidentale de la mer Caspienne par le Talych et la province persane de Guilan, elle arriva, le 11 avril, à Téhéran. Traversant tout le nord de la Perse, elle atteint Méched le 25 mai, puis, par Merw, le désert de Kara-Koum et Bokhara, sur

Samarcande où elle arrive, le 12 août. Elle en repart, le 12 septembre, pour se diriger par les montagnes du Hissar et la vallée du Kafirnahhan sur l'Oxus, et passer sur sa rive gauche dans l'Afghanistan. Nous ne suivrons pas ici les voyageurs dans le détail de leur route; leurs explorations, leur détention et les péripéties de leur entreprise ont été déjà décrites¹. Ce qu'il importe de consigner dans ce rapport, ce sont les résultats de cette entreprise hardie.

Les régions qui ont donné lieu aux observations géographiques les plus intéressantes, aux notes et levés d'itinéraires sont :

1° Le Talych et la province persane de Guilan, peu peuplée et couverte de forêts, déjà connus, il est vrai, mais où les compléments d'information rapportés ont une réelle valeur.

2° La traversée de la passe de Mousdaran, entre Méched et Sarakhs.

3° La vallée de Kafirnahhan, de Hissar à l'Oxus.

4° Enfin la traversée du Pamir, d'Och à Gakhkouth. Cette dernière partie doit fixer plus particulièrement notre attention par la nouveauté de l'itinéraire et la multiplicité des renseignements rapportés.

La carte que M. Capus met en ce moment au net, à l'échelle de 0^m,01 par verste, s'appuie au lac du Grand Kara, sur les levés antérieurs russes de Kastienko et Severtzow. La route parcourue quitte celle de Severtzow au Mousskol, pour passer sur un terrain inconnu jusqu'alors, par l'Ouzbel ou Kizil-Yek au Rang-Koul. Là, l'itinéraire recoupe ceux de Severtzow et de Pontiat.

A Ak-Tach, la route des Français double celle des pundits, prédécesseurs de Gordon, et celle de la mission Forsyth jusqu'à Langar, dans le Wakhan.

1. Rapports de M. Maunoir sur les travaux de la Société de Géographie, *Bulletin*, 1887 et 1888. — Compte rendu de la séance extraordinaire du 14 janvier 1888 à la Sorbonne; procès-verbaux de la Société de Géographie, 1888, page 49. — Relation du voyage par M. Bonvalot.

De Langar à la passe de Baïkarra, le terrain était inconnu ; mais plus loin, au col de Baraghil, le voyage de M. Bonvalot et de ses compagnons recoupe l'itinéraire du Munshi Ab'toul Soubhân. Sur l'autre versant, les Français entrent dans la vallée inexplorée du haut Kounar (bassin hydrographique de l'Indus), au sud de laquelle on retrouve les itinéraires de Mac-Nab, du capitaine Biddluph et, vers Guilguit, celui du colonel Lockardt, qui est l'itinéraire le plus récent.

Ainsi donc, le chemin parcouru par MM. Bonvalot, Capus et Pépin, est le premier fil d'une trame recoupant les cordes d'un canevas très distantes entre elles, et tracées sur la carte par les voyages précédents. Cette exploration corrobore les données acquises, en même temps qu'elle comble des lacunes importantes.

M. Capus, chargé plutôt de la partie scientifique, a fait les plus louables efforts pour relever son itinéraire à la boussole. Mais il n'était pas aisé d'obtenir de la précision dans une contrée située à l'altitude de la cime du Mont-Blanc, sous 20° de froid et quelquefois davantage, dans une neige épaisse où les chevaux entraient jusqu'au poitrail et disparaissaient dans des trous, où, enfin, une heure entière ne suffisait pas à parcourir un kilomètre. Néanmoins, la direction assez rectiligne des dépressions permettait à M. Capus de prendre les angles de la boussole, dont il multipliait les observations. Les distances se mesuraient au pas, lorsque c'était possible ; à l'estimation à vue, lorsque le premier moyen était impraticable. Le baromètre anéroïde a donné les hauteurs, mais avec un degré de précision relatif, puisqu'on manquait d'observations de comparaison.

La mise au net se fait par sections en s'appuyant sur les points de recoupement des itinéraires précédents, ou sur ceux dont les coordonnées ont été déterminées ; mais les observations rapportées ne sauraient corriger les erreurs de ces coordonnées, si elles ne sont pas exactes.

Il n'en reste pas moins vrai que ce voyage mérite l'atten-

tion et l'approbation de notre Société, par la moisson qu'il rapporte en géographie, en topographie, en géologie, en histoire naturelle et en documents de toutes sortes. C'est un audacieux voyage accompli avec un courage inébranlable, une indomptable volonté qui a su triompher de la nature, de son climat, des habitants et de la défiance jalouse et barbare avec laquelle ils interdisent l'accès de leur pays.

La Commission des prix a décerné une médaille d'or au voyage de MM. Bonvalot, Capus et Pépin.

M. JEAN CHAFFANJON

Médaille d'or

Rapport de M. W. Huber.

Les notes rapportées par M. Chaffanjon, témoignent qu'il a fait dans le haut Orénoque et jusque près de ses sources, un réel voyage de découvertes. Les cartes existantes indiquent bien la direction générale du fleuve, mais les renseignements et les détails relevés par notre collègue, tendent à prouver que ses précurseurs ont décrit la région plutôt sur des renseignements fournis par les indigènes que par une exploration personnelle. Il était réservé à M. Chaffanjon de remettre les choses à leur place, de réduire à néant les légendes dont étaient entourées les sources de l'Orénoque et de nous rapporter une description digne de foi, du pays qu'il a parcouru avec une ténacité couronnée de succès.

Jean Chaffanjon est né le 7 septembre 1854, à Arnas, arrondissement de Villefranche (Rhône).

Engagé volontaire à dix-sept ans, il est blessé à Dijon.

Élève à l'École normale de 1872 à 1875. Aide-naturaliste au Muséum de Lyon et préparateur du cours d'anthropologie à la Faculté des sciences de 1880 à 1882. Professeur d'histoire naturelle au lycée de la Martinique, 1882-1884.

A la suite de deuils de famille, il sollicite du Ministre de l'Instruction publique une mission gratuite pour l'Orénoque.

En 1884 et 1885, Chaffanjon visite le bas Orénoque, son delta, les indiens Guaraunos, Bolivar et le cours du fleuve, jusqu'à l'embouchure du Rio Méta.

Il explore le Caura jusqu'à ses sources dans la sierra Maï-gualida et rapporte l'impression que, s'il n'est pas impossible d'arriver aux sources mêmes de l'Orénoque, la réalisation d'un semblable projet n'en est pas moins rendue très difficile par la terreur qu'inspire cette région aux indigènes.

Cette première expédition valut à M. Chaffanjon les palmes académiques. Les collections recueillies figurent au Muséum et au Trocadéro.

En novembre 1885, le ministère chargea M. Chaffanjon d'une nouvelle mission pour l'étude du haut Orénoque. Il s'adjoignit M. Morisot, artiste peintre lyonnais.

L'expédition quitta la France le 6 février 1886 et ne rentra que le 25 juillet 1887.

Reconnaissance sur le Caroni. Départ pour le haut Orénoque le 10 juin 1886.

Entre Bolivar et la Esmeralda, le cours de l'Orénoque est relevé avec soin et une grande quantité de détails que les géographes avaient négligés jusqu'à présent, sont ajoutés aux cartes existantes. Plusieurs rivières et montagnes sont rétablies à leur vraie place, les contours du fleuve sont en maints endroits rectifiés. Le courant est tellement violent pendant les grandes eaux, que chaque année des modifications se produisent; certaines îles disparaissent, d'autres se forment, des anses se creusent, soit à droite, soit à gauche, modifiant de la sorte la configuration du fleuve. Les seules cartes du Venezuela qui donnent quelques renseignements sont celles de Codazzi, 1841, et Tejera, 1876, mais elles sont très incomplètes. Pour l'Orénoque, la partie visitée par Humboldt est aussi exacte que possible; quand au reste, il y a sinon de la fantaisie, au moins des erreurs telles, que le voyageur qui parcourt ces régions, cartes en main, se demande si jamais un géographe les a vues.

Diaz de la Fuentès doit avoir fait sa carte d'après les données fournies par un de ses lieutenants qui serait censé avoir poussé jusqu'au raudal de Guaharibos. Mais d'après ses descriptions, il est probable qu'il s'est arrêté au raudal de Manaviche, à 35 ou 40 kilomètres en aval du Rio Mavaca, car les erreurs y sont nombreuses et grossières.

D'abord à partir du Rio Gabirima, les cartes donnent au fleuve une direction presque ouest-est avec une inclinaison de 15 à 20 degrés, tandis que sa direction générale est nord-ouest-sud-est. De plus les cartes officielles indiquent le Rio Gabirima sur la rive droite, comme descendant des monts Maraguaca, tandis que M. Chaffanjon a relevé cette rivière sur la rive gauche, et croit, d'après la nature de ses eaux, qu'elle doit prendre sa source non dans des montagnes, mais dans des plaines marécageuses.

L'embouchure du Rio Padamo est constatée au moins à 20 kilomètres plus à l'est.

Le pic Zamuro (2,341 m.) est, d'après les cartes, en face de l'embouchure du Rio Mavaca, sur la rive droite; l'expédition française a bien trouvé un pic important en aval du Mavaca, rive gauche, le pic Yaname (1,200 m.), mais le pic Zamuro est remplacé par de petites collines.

Le cerro Yamaraquin, massif important figuré sur les cartes, n'a pas été retrouvé, mais on a relevé sur la rive droite une chaîne de montagnes d'au moins 15 kilomètres de longueur et de 850 à 900 mètres d'altitude, connue des Indiens sous le nom de Cerros Bocon. Sur la rive droite, à environ 35 kilomètres, M. Chaffanjon a relevé une autre petite chaîne de montagnes plus élevée, de 1,000 à 1,100 mètres, désignée sous le nom de Cerros Guanayo, au pied desquels coule l'Orénoque en formant les rapides de Marquès et de Harina.

A partir du Mavaca, les distances sont trop courtes, et il faut placer le raudal de Guaharibos au moins 40 kilomètres plus à l'est.

Au raudal (rapide) de Guaharibos, les cartes n'indiquent qu'un pic sur la rive droite, tandis qu'il existe une chaîne de montagnes de plus de 50 kilomètres de longueur; le pic est sur la rive gauche (650 m.).

A partir de Guaharibos les cartes sont muettes; l'Orénoque jusqu'à la Sierra Parima reste sans aucune indication topographique.

En amont du raudal de Guaharibos on trouve huit autres rapides, la plupart infranchissables; c'est à dos d'hommes et en traînant les embarcations sous bois que l'on peut contourner l'obstacle.

Le raudal indiqué sous le nom de raudal de la Désolation est le point de départ à travers la région montagneuse. L'expédition se divisa en deux: M. Morisot, malade, dut rester avec les Indiens, tandis que Chaffanjon partit avec deux indigènes Barès dans une petite *curiara*.

L'Orénoque n'est plus qu'une rivière de 20 à 30 mètres de large. A 60 kilomètres plus haut que le raudal Désolation, l'Orénoque coule dans une plaine bordée au sud et au nord par une montagne de moyenne hauteur. Sur la rive gauche un pic très élevé (1,460 m. env.) a été désigné par Chaffanjon du nom de pic Maunoir.

Ce pic est l'origine d'une chaîne plus basse qui va du nord-ouest au sud-est, tandis que sur la rive droite, à environ 20 kilomètres, une autre chaîne de montagnes plus élevée va du sud-ouest au nord-est.

C'est à partir de ce point que les raudals se multiplient. On en passe trois sur une distance de 15 kilomètres seulement.

Au raudal de Salvajito (Sauvage) où l'expédition a encore rencontré des Indiens Guaharibos et un pont de lianes en parfait état, le cours du fleuve tourne au nord-est, jusqu'au raudal Guereri (Grottes). A environ 50 kilomètres, l'Orénoque entre dans un bas-fonds marécageux, entouré de montagnes; c'est dans cette région que les eaux du fleuve sont retenues

pendant une partie de la saison des pluies pour l'alimenter quelque temps encore, mais pendant la saison sèche cette plaine doit être presque à sec. L'Orénoque coule ensuite entre deux berges très élevées et des forêts épaisses. A 8 kilomètres en amont du marécage un raudal infranchissable barre la route. C'est une espèce de trou de 30 mètres de diamètre, encombré de pierres; d'un côté, rive gauche, une petite chaîne de montagnes allant se rattacher à la Sierra du pic Maunoir, forme une sorte de cirque. De là l'Orénoque coule sous forêt; il sort d'une petite plaine; puis on arrive dans une région accidentée : deux torrents se jettent dans le lit principal, un à droite, l'autre à gauche.

Depuis le raudal de la Cabezera, la navigation est impossible; les eaux sont déjà trop basses et les branches barrent la route; c'est à pied qu'on remonte cette partie du fleuve. On peut estimer à 23 ou 25 kilomètres, la distance qu'on est obligé de parcourir ainsi, avant d'arriver à la Sierra Parima et au pic Ferdinand de Lesseps où naît l'Orénoque. Ce pic est formé par la jonction d'une chaîne de montagnes qui court de l'ouest à l'est et la grande chaîne de la Parima qui a une direction générale sud-ouest-nord-est.

Cette partie de la Parima est très boisée. Il est impossible de faire aucune observation astronomique, la dernière hauteur du soleil a été prise au raudal de la Cabezera.

Le haut Orénoque qui, jusqu'en 1886, n'avait jamais été relevé exactement, était enveloppé de mystères; il a prêté à bien des hypothèses, et si nous consultons les cartes anciennes conservées à la Bibliothèque nationale, nous sommes frappés des efforts d'imagination qui ont guidé le crayon de quelques géographes.

En 1529 Diego Ribero publie la première carte de l'Amérique du Sud sur les indications de Janès Pinçon, qui en 1500 avait découvert l'Amazone et l'Orénoque. Le cours des deux fleuves y était absolument fantaisiste.

La légende de l'Eldorado excite l'esprit aventureux de

Raleigh et de Keymin, lieutenant de Diego de Ordaz; ils traversent l'Amérique du Sud, recueillent quelques notes sur l'Orénoque, l'Essequibo, le Caroni, le Rio Branco et imaginent l'existence d'un lac Parima. Cette erreur subsista jusqu'au XVIII^e siècle. Jodocus Hondius, rejette les théories de ces voyageurs, et publie en 1559 une carte sur laquelle l'Orénoque prend sa source dans les Andes.

En 1639 le jésuite Christoval de Acuna, traversant l'Amérique, de Quito au grand Para, apprend des Indiens que l'Orénoque communiquait avec le Rio Negro. Janson publie en 1656 une carte d'après les indications de Christoval de Acuna; il imagine un Rio Caqueta, venant des Andes et formant l'Orénoque et le Rio Negro.

En 1690 le P. Fritz traçant le cours de l'Amazone, rejette l'idée de sa communication, et laisse l'Orénoque naître seul dans les Andes.

En 1741 le P. Gumilla, sur sa carte des missions de l'Orénoque, suit l'exemple du P. Fritz; il dessine même une chaîne de montagnes sur la rive droite du fleuve, des Andes jusqu'au Caroni.

En 1748 d'Anville réunissant les renseignements fournis par La Condamine admet que le Coqueta part des Andes, fournit le Rio Ica (Amazone) et fait du Rio Negro un bras de l'Orénoque.

Pendant ce temps les Portugais faisaient des esclaves dans le Rio Negro et remontant un de ses affluents (le Cassiquiare) arrivaient à l'Orénoque.

En 1743 le R. P. Roman veut s'opposer à l'esclavage; il remonte l'Orénoque, rencontre les embarcations des Portugais qui venaient du Rio Negro, et découvre ainsi cette communication.

En 1760 d'Anville modifie sa carte, admet le Cassiquiare et le lac Parima qu'il place un peu au hasard; fait communiquer par ce lac l'Orénoque, le Rio Branco et l'Essequibo.

1775. La Cruz Olmedilla (dans sa carte des Guyanes)

déplace le lac Parima ; de zéro degré, il le porte entre le deuxième et le quatrième degré ; l'Orénoque vient du nord, de la Sierra Mei, traverse le lac Parima et coule de l'est à l'ouest.

1778. De Surville réunit les cartes du P. Caulin, fait prendre à l'Orénoque sa source dans un lac inconnu.

1798. Buache rejette l'idée de la communication. — Pour lui le Cassiquiare se jette dans le Rio Branco et non dans l'Orénoque. — Humboldt, vers la fin du siècle dernier, explore l'Amérique du Sud, trace le cours de l'Orénoque depuis Caicara, jusqu'à l'embouchure du Cassiquiare, relève le Cassiquiare, et rétablit la communication sans l'expliquer. Sa carte fut publiée en 1814.

1844. Codazzi se sert, pour la carte générale du Venezuela, des cartes de Humboldt qu'il corrige sur la partie du haut Orénoque. Humboldt avoue que le cours qu'il lui donne est le résultat des indications fournies par les Indiens.

En 1876, Michelena et Téjera font la description de l'Orénoque ; ils attaquent vivement Humboldt, et donnent, au dire de M. Chaffanjon, une carte aussi fantaisiste que la précédente. — D'ailleurs le travail descriptif qu'ils ont fait n'a rien de scientifique, dit-il ; le fleuve a été poétisé ainsi que ses rives.

Diaz de la Fuente a publié une carte du haut Orénoque.

Il raconte qu'empêché de poursuivre par sa santé, les gens qu'il avait envoyés en avant lui avaient rapporté des indications précieuses pour établir les sources du fleuve.

Telles sont les modifications qu'a subies, depuis trois siècles, la carte de cette région.

M. Chaffanjon confirme l'existence de la communication entre l'Orénoque et le Rio Negro par le Cassiquiare.

Leseaux de l'Orénoque ont fait une trouée dans les dépôts argileux de la rive gauche et se sont précipitées du côté du Rio Negro sur une déclivité assez sensible. — La longueur du Cassiquiare est de 300 à 320 kilomètres. Le courant est

toujours dans le même sens. Les indigènes d'Atures jusqu'à San Fernando, connaissent cette communication depuis longtemps et bon nombre d'entre eux ont fait le trajet du Rio Negro à l'Orénoque par le Cassiquiare et *vice versa*.

Si on se rapporte au dire des voyageurs, depuis longtemps aussi les sources de l'Orénoque auraient été découvertes, et les cartes publiées jusqu'à présent feraient croire à un pays civilisé et peuplé. Il n'en est rien ; le pays est désert, une terreur mystérieuse règne sur ces régions, et les Indiens ne s'aventurent jamais au delà du Mavaca. Ils racontent que, plus loin, les habitants sont anthropophages, qu'ils guettent les voyageurs du haut des arbres pour les frapper de flèches au poison foudroyant ; qu'invulnérables dans leur chute, singes plutôt qu'hommes, ils se laissent tomber sur leur proie pour la dévorer. Des flammes sortent de terre et toute la contrée est semée d'horreurs.

M. Chaffanjon, après avoir réprimé plusieurs révoltes de son escorte timorée n'a rien vu de tout cela : les rares Guaharibos errants sont au contraire chétifs et timides, ils s'enfuient à la première alerte, au moindre bruit, en se faufilant sous les lianes. Quelques fumées marquent les places d'incendies locales de forêt et rien ne peut justifier la terreur superstitieuse qu'inspire cette région, si ce n'est l'absence absolue de données sur elle.

Du raudal Guaharibos l'Orénoque est encore long de 200 à 225 kilomètres. Le régime des eaux est très variable : à l'époque des pluies tropicales les eaux des fleuves sont excessivement rapides ; M. Chaffanjon a vu le Cumucunuma large de 230 mètres et s'approfondir de 1^m 70 dans l'espace de quatre heures ; l'Iguapo croître de 3^m 60 en cinq heures, mais deux heures après reprendre son niveau précédent. Il en est de même pour tous les affluents grands et petits.

Pendant le cours du voyage l'expédition a remonté le Rio Caroni, sur une distance de 100 kilomètres environ depuis son embouchure.

Cette rivière importante est barrée par des chutes et des rapides infranchissables dont le bruit analogue au grondement du tonnerre s'entend à plus de 20 kilomètres. Le Rio Ventuario a été remonté sur 160 à 180 kilomètres; il est navigable dans sa partie inférieure, dès que l'on a surmonté les quelques rapides de son delta.

D'après les renseignements fournis par les Indiens, le premier raudal difficile à franchir pour les embarcations serait à une distance double.

M. Chaffanjon a exploré le Rio Cunucunuma sur une distance de 200 kilomètres; la navigation est difficile et même dangereuse. Pour atteindre la chaîne du Duido au Rio Cuchamacari, l'expédition a remonté onze raudals, dont deux sont infranchissables pendant les basses eaux.

Les rives de tous ces affluents de l'Orénoque sont presque désertes; quelques Indiens disséminés, fuyant les mauvais traitements des civilisés, peuplent seuls ces solitudes.

Pour relever le cours de l'Orénoque M. Chaffanjon a procédé :

1° Par cheminement, à la boussole et au théodolite, faisant, aussi souvent que le terrain le permettait, des mensurations triangulaires sur le cours du fleuve afin d'établir les distances.

2° Par une série de plus de 200 hauteurs solaires et lunaires, prises pour établir la longitude et la latitude et vérifier ainsi les relevés à la boussole.

Les distances ont été appréciées, soit par la vitesse du bateau, la marche ou la triangulation entre deux points élevés sur les rives.

Le chronomètre qui a servi à l'expédition a varié de la façon suivante :

Réglé à Bolivar avant le départ de l'expédition le 10 juin 1886 : 10' 3"; retour à Bolivar, 14 avril 1887 : 6' 30", sur le midi de Paris.

La partie anecdotique du voyage est insérée aux comptes

418 RAPPORT SUR LE CONCOURS AU PRIX ANNUEL.

rendus de notre Société, page 469, réception de M. Chaffanjon à la Sorbonne le 18 novembre 1887.

Vous avez apprécié la persévérance et l'énergie dont M. Chaffanjon a donné les preuves pour atteindre son but. Devant les résultats géographiques obtenus et consignés sur les carnets du voyageur, la Commission des prix a décerné à M. Jean Chaffanjon une médaille d'or.

Altitudes observées : Cerro Pan de Azucré (Caïcara), 520 mètres; Cerro Cabruta, 340 mètres; Cerro Meseta (Atures), 260 mètres; Cerro Carestia (Maipure), 315 mètres; Pic Sipapo, 2,430 mètres; Pic Duido, 2,800 mètres; Cerro Guanayo va entre 1,000 à 1,100 mètres; Cerro Bocon, 850 mètres; Cerro Yaname, 1,220 mètres; Cerro Guaharibos, 650 mètres; Pic Maunoir, 1,460 mètres; Parima entre 1,200 à 1,400 mètres; Pic F. de Lesseps, 1,200 mètres environ.

M. FRANÇOIS COLLIARD

Médaille d'argent

(Rapport de M. W. Huber.)

Vous avez tout à l'heure, messieurs, couronné les travaux d'un missionnaire catholique; il s'agit maintenant d'un missionnaire protestant, dont les voyages ont fixé l'attention de la Commission des prix.

M. François Colliard n'est pas un inconnu pour notre Société. Vous vous souvenez sans doute de l'intéressante communication qu'il nous fit, ici même, en 1880, sur ses excursions dans le pays des Bassoutos, sur les rives du Limpopo et du Zambèze.

Depuis cette époque M. Colliard a parcouru d'autres contrées encore inconnues, dont il a rapporté d'intéressantes données. Nous laisserons de côté les voyages précédents pour ne parler, ce soir, que du plus récent.

François Colliard est né le 17 juillet 1834, à Asnières-lès-

Bourges (Cher). Il commença ses études classiques sous la direction du pasteur de son village, puis entra dans une école normale d'instituteurs. Il suivit plus tard les cours de la Faculté de théologie de Strasbourg et termina ses études dans la maison des missions évangéliques de Paris.

Sa vocation s'était dessinée dès l'enfance ; adolescent, il était décidé à consacrer sa vie à la propagation de la foi chrétienne parmi les payens.

Colliard quitta Paris pour l'Afrique australe en 1857 à destination du Lessouto (pays des Bassoutos). Il se fixa au commencement de 1858 sur les rives du haut Calédon, affluent du fleuve Orange. C'est là qu'il vécut de la vie des indigènes, qu'il étudia leur caractère et leurs coutumes et qu'il acquit une remarquable connaissance d'un des dialectes bantou les plus répandus dans l'Afrique australe, le Se-suto.

Il vous a raconté lui-même comment, en 1866, la guerre l'avait forcé de se réfugier chez les Zoulous où il passa trois années avant de pouvoir rentrer au Lessouto pour y reprendre son ministère.

En 1873, on se préoccupait de trouver un champ d'activité pour les néophytes du Lessouto qui désiraient porter à d'autres les bienfaits de l'instruction qu'ils avaient eux-mêmes reçue. Après deux tentatives faites par les collègues de M. Colliard, celui-ci se décida à entreprendre une course d'exploration dans la région du haut Zambèze. En juillet 1878, M. et Mme Colliard arrivaient à Leshoma, situé à une quinzaine de kilomètres au sud du grand fleuve. Ils se mettaient en relation avec le roi des Barotsé, dont la résidence était à Léalui, en amont, et obtenaient de lui l'autorisation de se fixer dans le pays. Ce fut à ce moment, pendant les lenteurs de ces pourparlers, que le major Serpa Pinto vint tomber épuisé et malade dans le camp de M. Colliard. On se rappelle le chapitre intéressant du livre de l'officier portugais intitulé : *la Famille Colliard*. Son

3 RAPPORT SUR LE CONCOURS AU PRIX ANNUEL (Rapport sur le voyage de M. Chaffanjon à la Sorbonne le 18 novembre 1887).

Vous avez apprécié la persévérance et l'insistance de M. Chaffanjon a donné les preuves pour la théologie de son village. Devant les résultats géographiques obtenus par le voyageur, la Commission a décerné à M. Jean Chaffanjon une médaille d'or.

Altitudes observées : Cerro Pan de Azúcar, 520 mètres; Cerro Cabruta, 340 mètres; Cerro Carestí, 260 mètres; Cerro Carestí, 260 mètres; Cerro Carestí, 260 mètres; Pic Sipapo, 2,430 mètres; Pic Dajabón, 2,430 mètres; Guanayo va entre 1,000 à 1,100 mètres; Cerro Yaname, 1,220 mètres; Cerro Yaname, 1,220 mètres; 650 mètres; Pic Maunoir, 1,460 mètres; Pic F. de Lesse, 1,400 mètres; Pic F. de Lesse, 1,400 mètres.

M. FRANÇOIS COLLIER

Médaille

(Rapport)

Vous avez tout à l'heure d'un missionnaire catholique, missionnaire protestant de la Commission de M. François Collier.

M. François Collier. Vous vous êtes communiqué que lors de vos excursions dans le Limpopo et du Zambèze.

Depuis cette époque, vous n'avez plus été en contact avec lui. Nous ne pouvons donc pas parler de lui. François Collier.

on accordée
dut faire à la cour
l'avènement d'un
ethnographiques et des cou-
ne des langues et dialectes

Colliard de pénétrer dans les pays sans intermédiaires, de se faire connaître et se disait autour de lui. Mission de Sésbéké près de Léopoldville et neveu M. Jeanmairet, M. Collier, Léaluyi avec sa famille, au moment d'obstacles inconnus. Il s'agit de tenter cette aventure.

Missions évangéliques, 1886.

pénétrer dans les contrées au nord du Zambèze pour gagner avec quatre wagons et un tombereau de bagages le nouveau poste assigné. Ce parcours est particulièrement intéressant pour la géographie, car, vu les aptitudes linguistiques du voyageur, sa nomenclature géographique est un acquis pour la science.

De Séshéké qu'il quitte le 16 août 1886, M. Colliard marche au nord-ouest ; il traverse le Loandja qui en certaines saisons est un immense lac et formait alors un grand marais d'une largeur moyenne d'un kilomètre. Sa vallée est d'une grande fertilité en manioc, patates, céréales. Il remonte le cours du Loandja. Dès qu'on a quitté ses rives, le terrain change : on traverse des sables brûlants sans rencontrer d'eau, puis on arrive sur un chapelet d'étangs.

Le 30 août la caravane franchit la petite rivière de Siboya qui porte ses eaux dans le Njoko, puis atteint le confluent du Séba avec ce même Njoko. Serpa Pinto a relevé le point où ce dernier se jette dans le Zambèze, par 17° 7' de latitude sud et 24° 15' est de Greenwich. Cette identification a son importance. Au passage à gué du Séba, le wagon de M. Colliard verse, en perdant une partie des bagages. Le terrain devient marécageux jusqu'au lac Kembé, puis spongieux. Le major Serpa Pinto avait constaté cette même nature du sol dans la vallée du Nyengo.

« Il cède, dit-il, lentement, mais certainement sous le poids de l'homme ; dans le trou ainsi produit, l'eau suinte et finit par remplir le vide. »

M. Colliard passe la rivière Lumbé, à trente lieues environ de son confluent dans le Zambèze.

La vallée du Lumbé est large de quatre à cinq kilomètres, bordée de bois et semble riche en minerais. On trouve des traces d'habitations nombreuses, mais les habitants ont disparu par suite des guerres. Puis, traversée d'une forêt où il faut se frayer un chemin à la hache. La caravane s'aperçoit qu'elle a fait fausse route vers Kachenyé (mines de fer).

Des indigènes que l'on croise la remettent dans la bonne direction. Au débouché se trouvent encore toute une série de petits lacs, avant d'entrer dans une épaisse forêt de 30 kilomètres, appelée Nambora Ka-Nkoli, qui signifie « où l'on ne boit que l'eau de sa gourde ».

M. Colliard traverse encore dans leur haut cours les tributaires du Zambèze : le Motondo, le Ruyi et leurs terrains spongieux. Le voyageur fait remarquer que la peuplade connue en géographie sous le nom de Barotsé, se désigne elle-même par le nom de cette dernière rivière a-Ruyi (les gens du Ruyi). Ce sont leurs voisins du sud qui ont donné aux a-Ruyi le nom de Ba-rotsé qui semble n'être, du reste, qu'une prononciation plus dure du nom véritable.

Enfin, se dirigeant à l'ouest, M. Colliard passe aux sources du Séfula, encore inconnues, d'où il gagne sa destination, le lieu de sa nouvelle église qu'il a baptisée du nom de station de Séfula. C'est un plateau sablonneux, recouvert de broussailles, au pied duquel coule la rivière que l'on voit serpenter au loin, dans la direction de la vallée du Zambèze, entre les collines bleuâtres qui ferment l'horizon.

Tout ce voyage s'est accompli sans querelle ni incident avec les possesseurs du pays. C'est que la réputation pacifique du missionnaire l'avait précédé et que la preuve est faite entre les carabines de Stanley et la croix de Livingstone.

M. Colliard a fait les plus louables efforts pour tâcher de relever son itinéraire ; il a même tenté quelques observations astronomiques au passage des principales rivières. Malheureusement ses instruments avaient souffert des cahots de la route et de l'humidité ; aussi ne saurions-nous consigner ici des résultats de l'exactitude desquels il doute lui-même.

M. Krüger, professeur à la maison des Missions, a mis au net et tracé sur la carte, au mieux qu'il a pu, l'itinéraire de son ami, mais, là aussi, d'autres explorations mieux outillées apporteront sans doute un jour de sérieuses modifications.

Si les levés géographiques et topographiques n'ont pas

été tout ce que le voyageur aurait pu les faire en d'autres circonstances, les renseignements ethnographiques, linguistiques et la description de cette région jusqu'alors inexplorée sont précis et utiles. Comme le fait le R. P. Roblet à Madagascar, M. Colliard consacre ses heures de liberté à l'étude des pays qu'il parcourt. Un jour peut-être pourratt-il nous donner des éléments qui permettront d'en dresser la carte.

En attendant, il a fait don à la Société de Géographie d'un intéressant album contenant plus de cent photographies des paysages et des types des indigènes de ces pays nouveaux.

La Commission des prix a voulu reconnaître la valeur des heureuses tentatives faites par M. François Colliard, en lui décernant une médaille d'argent. Puisse-t-elle être un encouragement pour ses collaborateurs dans l'œuvre des conquêtes pacifiques entreprises par les missions évangéliques !

M. LE DOCTEUR R. VERNEAU

Prix Logerot.

Rapport de M. le Dr Hamy.

L'étude des races humaines considérées dans leurs rapports avec le sol qu'elles peuplent ou qu'elles ont jadis habité, est une de celles qui ont toujours préoccupé le plus les géographes. Notre Société n'a point cessé de s'y intéresser considérablement, et votre commission des prix a régulièrement attribué aux recherches de géographie ethnique une part de ses récompenses, depuis que la généreuse fondation de M. Logerot est venu lui en donner les moyens.

Cette année encore le prix Logerot est attribué à un ensemble de travaux de cet ordre, ayant pour auteur M. le docteur R. Verneau, préparateur au laboratoire d'anthropologie du Muséum d'histoire naturelle, et pour objet la

solution des problèmes ethno-géographiques que soulèvent le peuplement de l'archipel Canarien et la connaissance des anciens habitants des sept îles qui composent ce groupe.

M. Verneau, envoyé aux Canaries par le Ministère de l'Instruction publique, a poursuivi avec persévérance pendant près de cinq années, la besogne qu'il s'était tracée et surmonté avec un rare bonheur les difficultés que présentait sa mission.

En dehors des obstacles, dus à un sol extrêmement accidenté et à un climat particulièrement chaud et sec, il a trouvé sur sa route d'autres obstacles encore inhérents à la nature des recherches spéciales qu'il s'était imposées. Pour rencontrer des matériaux qui lui permissent de reconstituer, comme il le voulait faire, l'histoire des races qui ont vécu dans le pays avant l'arrivée de Bétencourt, il lui a fallu aller les chercher dans les lieux les plus escarpés. C'étaient, en effet, des cavernes qui servaient le plus habituellement d'habitations aux anciens insulaires; c'était dans des grottes qu'ils déposaient généralement leurs morts. Or toutes les grottes d'un accès facile ont été saccagées depuis la conquête; les objets qu'elles contenaient ont été presque tous dispersés et les restes humains, profanés, sont allés rouler au fond des ravins.

Les cavernes les moins accessibles sont aujourd'hui les seules qui puissent fournir des documents à l'ethnographie et à l'anthropologie, et pour atteindre ces grottes, il faut parfois des heures entières; souvent on ne peut les fouiller sans s'être tout d'abord solidement attaché à quelque rocher à l'aide d'une corde et, après tout ce travail, dans la majorité des cas, on ne trouve rien ou presque rien.

M. Verneau ne s'est pas découragé, il a exploré dans les sept îles plusieurs milliers de grottes et ses efforts ont été récompensés par de précieuses trouvailles. Les collections qu'il a pu réunir comprennent 9 squelettes, 395 crânes, 72 bassins et une grande quantité d'os isolés. Pour évaluer

la taille des vieux insulaires, il a mesuré dans les cavernes même environ 3,000 os longs. De nombreux objets d'ethnographie lui ont permis de contrôler les résultats auxquels l'avait conduit l'anthropologie anatomique. Il a utilisé encore les collections récoltées par d'autres : celles que M. de Ripoché a données au Muséum d'histoire naturelle de Paris, celles qui existent dans les musées de Sainte-Croix de Ténériffe et de Las Palmas, etc. Il a enfin dessiné ou moulé les documents originaux rassemblés dans ces établissements et dans quelques collections particulières; le nombre des dessins qu'il nous a mis sous les yeux, atteint au moins le chiffre 1,000. C'est dire qu'avant de tenter la solution des problèmes qu'il voulait résoudre, il a su s'entourer des renseignements les plus abondants et les plus exacts.

Lors du premier voyage de M. Verneau, il y avait surtout à élucider les points suivants :

1° Les anciens Canariens avaient-ils complètement disparu sans laisser de traces parmi la population actuelle?

2° Appartenaient-ils à un seul groupe humain ou à plusieurs?

3° A quel groupe ou à quelles races se rattachaient-ils?

4° Quels étaient leurs caractères physiques, ethnographiques et linguistiques?

5° Étaient-ils autochtones ou, au contraire, arrivés là par voie de migration et, dans ce dernier cas, d'où venaient-ils?

Sur le premier point, les recherches de M. Verneau ont pleinement confirmé l'opinion déjà émise par Sabin Berthelot. Contrairement aux assertions d'hommes éminents, comme Malte-Brun, l'ancienne population n'a pas été anéantie par les conquérants ni emportée par la peste de 1494. Dans toutes les îles on retrouve encore un bon nombre de ses représentants, les uns restés à peu près purs, les autres plus ou moins altérés par des mélanges avec de nouveaux venus. La conquête de certaines îles s'est faite presque sans coup férir, et les anciens habitants ont conti-

nué à vivre côte à côte avec les envahisseurs auxquels ils n'ont pas tardé à s'unir. Dans d'autres, au contraire, la résistance a été acharnée et il s'est produit un phénomène dont il est permis de constater encore aujourd'hui les résultats. Prenons comme exemple l'île de Ténériffe : les Européens débarquèrent dans le nord-est ; petit à petit, ils s'avancèrent jusqu'à Guimar, sur la côte orientale, et jusqu'à la vallée de l'Orotave dans l'ouest. Mais ils ne s'aventurèrent d'abord ni dans le nord ni dans le sud et les Guanches vaincus se retirèrent dans ces régions montagneuses, d'un abord si difficile. Bien que la domination espagnole se soit étendue plus tard sur l'île entière, les insulaires ont conservé la supériorité numérique en ces points, et M. Verneau a retrouvé, dans le sud notamment, un grand nombre d'individus de haute taille, aux cheveux blonds, aux yeux bleus, présentant un crâne très allongé et une face basse et large qu'on ne saurait rattacher ni aux Normands ni aux Espagnols. Par ces traits aussi bien que par une foule de caractères secondaires ils rappellent complètement à ses yeux l'ancien type Guanche.

Au milieu de la population actuelle, on rencontre encore dans quelques localités des gens qui diffèrent et de ce dernier type et des divers Européens qui sont venus se fixer dans le pays depuis le xv^e siècle. Doit-on les considérer comme une race distincte qui aurait vécu jadis à côté des Guanches ? Les recherches de notre voyageur ont résolu ce problème.

Déjà, en 1878, il concluait à la *pluralité des races anciennes de l'archipel Canarien*¹. Il se séparait sur ce point de Berthelot qui voulait rattacher les blonds et les bruns signalés par les vieux auteurs à une même souche, très ancienne, d'origine libyque. M. Verneau a voulu appuyer sa

1. Voy. *Bull. de la Société d'Anthropologie*, 3^e série, t. I. — Voy. aussi *la Nature*, n^{os} 296, 300, 303 et 754.

manière de voir sur des preuves nombreuses : les caractères physiques, les mœurs, les coutumes, l'industrie, les inscriptions lui ont tour à tour fourni des arguments, qu'il semble impossible de réfuter aujourd'hui¹.

Une étude approfondie lui a permis de distinguer au milieu de l'ancienne population plusieurs types bien caractérisés : 1° le Guanche; 2° le Sémite; 3° un type brachycéphale, de petite taille.

Ces divers types n'ont pas eu la même importance dans la formation de la population canarienne. Le Guanche que, par certaines considérations, M. Verneau est amené à regarder comme le premier habitant de l'archipel, s'est répandu dans toutes les îles et dans plusieurs il est demeuré à peu près pur. Les autres races, au contraire, se sont établies sur quelques points limités. Les Sémites ont pu s'installer dans plusieurs localités de la Grande Canarie, de la Palme et de l'île de Fer; les brachycéphales semblent n'avoir été qu'une infime minorité dans toutes les îles, sauf à la Gomère, et encore dans cette dernière sont-ils loin d'avoir éliminé l'élément Guanche.

Mises ainsi en contact les unes avec les autres, ces races se sont croisées et de ces alliances il est résulté des métis de tout ordre, et dont le grand nombre n'a pas peu contribué à compliquer toute cette ethnogénie.

De nouvelles recherches dans les îles du nord amènent

1. Voy. *Rapport sur une mission scientifique dans l'archipel Canarien*, in *Archives des missions*, 3^e série, t. XIII. — *La taille des anciens habitants de l'archipel Canarien* (*Revue d'anthropologie*, 3^e série, t. II). — *Les Sémites aux îles Canaries* (*Bull. Soc. Anthropol.*, 3^e série, t. IV). — *Les Anciens Habitants de la Isleta* (*Bull. Soc. anthropol.*, 3^e série, t. IV). — *Habitations et sépultures des anciens habitants de l'archipel Canarien* (*Revue d'anthropologie*, 2^e série, t. II). — *Les Pintaderas de la Grande Canarie* (*Revue d'ethnographie*, t. III, 1884). — *Instruments en pierre des îles Canaries* (*Bull. Soc. Anthropol.*, 1887). — *Industrie de la pierre chez les anciens habitants de l'archipel Canarien* (*Revue d'ethnographie* t. VI, 1887). — *Les inscriptions lapidaires de l'archipel Canarien* (*Revue d'ethnographie*, t. I. 1882).

notre voyageur à admettre l'intervention d'un quatrième type. Il a trouvé là en effet des gens dont la tête est bien plus courte que celle des Guanches, mais au sujet desquels il ne semble point qu'on puisse faire intervenir l'élément brachycéphale, dont il était question plus haut; cet élément spécial est de faible stature, tandis que les brachycéphales des îles du nord sont de taille fort élevée¹.

C'est bien à M. Verneau que les anthropologistes devront la distinction des divers éléments ethniques dont il vient d'être question. Avant ses investigations on savait seulement, et je l'avais dit dès 1871, que les crânes guanches de nos collections de Paris, rassemblés autrefois par Bouglainval, reproduisent le type de la race des troglodytes contemporains du renne dans nos pays et dite de Cro-Magnon du nom de sa principale station. Or, au moment où M. Verneau allait entreprendre son premier voyage, la question s'était compliquée. Le Muséum avait reçu en effet de Sabin Berthelot dix crânes assez peu homogènes. M. Verneau fut chargé de les étudier; il rédigea sur cette petite série une note publiée par Berthelot dans ses *Antiquités canariennes*, et dans lequel il a signalé l'existence de cet élément sémique plus nettement distingué plus tard.

Les résultats anthropologiques de la mission Verneau, résumés dans les pages que l'on vient de lire, sont exposés méthodiquement dans le rapport qu'il a adressé au Ministère de l'Instruction publique et qui forme à lui seul un demi-volume des *Archives des missions scientifiques et littéraires*; l'auteur passe successivement en revue chacune des îles qu'il a parcourues; il étudie séparément l'homme et la femme au point de vue de la taille, de la coloration, des formes de la tête, des proportions des membres, etc., etc.

A Ténériffe, par exemple, il trouve que la taille moyenne, prise sans distinction de sexe, est de 1^m 645, chiffre qui

1. Voy. *la Taille des anciens habitants de l'archipel Canarien*.

montre que la population insulaire était d'une taille supérieure à celle de la moyenne des populations humaines, mais n'apprend rien au sujet des éléments ethniques qui ont peuplé l'île. En analysant les chiffres partiels qui conduisent à cette moyenne, il nous montre que sur 100 individus 84.4 dépassaient la moyenne générale et que 15.6 seulement restaient au-dessous. Parmi ces derniers, il a trouvé des hommes dont la taille descendait jusqu'à 1^m 53. En revanche, les individus de haute taille renfermaient des hommes aussi grands que ceux de Cro-Magnon et leur proportion était de 15.2 p. 100. Des faits du même genre se reproduisent dans toutes les îles, sauf à Fortaventure où tous les hommes atteignent au moins 1^m 74. La taille ne permet donc pas de rattacher à une seule race tous les anciens Canariens.

L'examen attentif du squelette des membres a appris à M. Verneau que les os longs de grande taille présentent toutes les particularités ostéologiques des hommes de Cro-Magnon. L'étude de la tête osseuse vient à l'appui de cette manière de voir. C'est donc à la vieille race de la vallée de la Vézère que se rattachent les Guanches, ainsi que je l'avais pressenti. Mais les hommes d'une taille au-dessous de la moyenne offrent les caractères céphaliques des races sémitiques; et ces caractères sont parfois aussi accusés que chez les Arabes actuels du nord de l'Afrique. Enfin les individus de petite taille se distinguent encore des types précédents par la brachycéphalie de leur crâne.

L'ethnographie vient appuyer les déductions tirées de l'anthropologie anatomique. Les différentes races qui ont peuplé l'archipel Canarien y sont arrivées avec des mœurs, des coutumes, des industries spéciales. Aucun de ces peuples ne possédait de métal, il ne se trouvait point d'ailleurs dans les îles de minerais susceptibles d'être exploités. Mais à cette absence de bronze et de fer se bornaient les points de contact entre les divers insulaires. Les Guanches étaient essentiellement troglodytes et déposaient toujours leurs

morts dans des cavernes. En dehors de leurs grossiers instruments de pierre¹, ils ne fabriquaient guère que quelques poteries fort primitives et préparaient des peaux. Les autres Canariens élevaient parfois des maisons en pierres sèches, et lorsqu'ils habitaient les grottes, ils les retouchaient plus ou moins ou les creusaient même entièrement dans le tuf volcanique. Fréquemment ils enterraient leurs morts dans des fosses qu'ils recouvraient de monticules de terre ou de scories. Ils fabriquaient de belles poteries et savaient confectionner des paniers, des sacs, de grossières étoffes avec les fibres de diverses plantes.

Nous ne suivrons pas M. Verneau dans tous les détails ethnographiques qu'il nous donne. Je voudrais cependant signaler un point spécial qu'il a traité avec un soin particulier.

Quelques auteurs anciens avaient signalé parmi les habitants de la Grande Canarie la coutume de s'orner le corps de peintures. Or on a découvert dans cette île un certain nombre d'objets en terre cuite ou en bois composés d'une base portant des dessins en relief et d'un manche pour saisir l'objet. Certains archéologues mal informés avaient voulu y voir des amulettes, des symboles religieux, et surtout des espèces de cachets. M. Verneau a démontré que ce n'étaient que des *pintaderas* (objets pour imprimer des dessins) analogues à celles qui ont été découvertes au Yucatan, au Mexique, à la côte des Esclaves et jusqu'en Italie. Elles servaient manifestement aux anciens Canariens à imprimer sur leur peau les dessins dont parlent les auteurs, auxquels il vient d'être fait allusion. Peut-être cette coutume mettrait-elle sur la voie de l'origine de ces individus qui n'étaient ni Guanches ni Sémites²?

1. *Revue d'Ethnogr.*, t. VI, 1887.

2. L'archéologie des Canariens présente d'autres points de contact encore avec celle de peuples lointains dont la part n'est point réglée, il s'en faut même de beaucoup, dans l'ethnogénie de l'Archipel. Nous citerons à titre

Ce résumé succinct des travaux de M. Verneau suffira peut-être à donner quelque idée de leur valeur. Ils représentent, comme le dit fort bien M. de Quatrefages, « un travail considérable, d'une grande importance et qui résoud définitivement un problème dont s'est longtemps préoccupé le monde savant. »

Mais notre voyageur ne s'est pas borné à débrouiller les éléments ethniques des îles Canaries, et à en indiquer sur des cartes la distribution; il en a encore recherché le point de départ. Aucune de ces races n'est, en effet, autochtone à ses yeux. Grâce à des documents peu connus qu'il a rencontrés en Espagne, il a pu vérifier une doctrine que j'ai le premier formulée, en rattachant aux troglodytes de l'âge du renne du Périgord certains éléments ethniques anciens de la péninsule Ibérique qui servent de jalons entre les Guanches, d'une part, et de l'autre notre vieille race de Cro-Magnon¹. Il a montré ensuite que les Sémites sont incontestablement arrivés du nord de l'Afrique à une époque relativement récente; et que leurs invasions duraient encore à l'époque de la conquête.

Quant aux mystérieux brachycéphales dont nous avons aussi parlé, M. Verneau n'a pas osé jusqu'ici préciser la provenance. Ajoutons que d'autres navigateurs ont abordé anciennement aux Canaries et que, s'ils ont peu influé sur le type physique des indigènes, ils ont laissé des traces indiscutables de leur passage.

Il y a quelques années, Berthelot appela l'attention de la Société de Géographie sur des signes qu'un curé, l'abbé Padron, venait de rencontrer sur des roches de l'île de Fer. M. Verneau a estampé ces gravures aussi bien que celles

d'exemple, ces haches en pierre verte de coupe ovale, à talon conique, dont les similaires comme matière et comme forme ne se rencontrent qu'aux Antilles.

1. *La Race de Cro-Magnon, ses migrations, ses descendants* (Revue d'Anthropologie, 3^e série, t. I, 1886).

de l'île de la Palme que Fritsch avait publiés, et il n'a pu guère voir d'inscriptions dans ces dessins bizarres. En revanche, dans la première de ces îles et à la Grande Canarie, il a relevé trente-sept inscriptions véritables en caractères incontestablement numidiques. Tous les signes qui figurent dans l'ouvrage du général Faidherbe s'y retrouvent; il s'y en trouve même quelques autres, en petit nombre, qui pourraient n'être que des variantes de signes déjà connus. Il paraît donc démontré que des Numides, partis du département actuel de Constantine¹, ont abordé aux Canaries. Ils sont probablement arrivés là, mêlés à quelque autre race continentale, et on pourrait admettre qu'ils ont accompli leurs voyages à bord des navires phéniciens, lorsque Carthage envoyait ses vaisseaux au delà des colonnes d'Hercule et imposait à l'une des îles Fortunées le nom de sa déesse tutélaire transformé plus tard en celui de Iunonia.

Je me suis surtout étendu sur les résultats ethnologiques des recherches de M. Verneau aux Canaries; je ne dois point omettre cependant qu'il s'est occupé aussi très sérieusement de plusieurs autres branches de l'histoire naturelle.

La faune de l'archipel canarien est très pauvre en mammifères; tous ceux qu'on y trouve à l'état domestique ou à l'état de liberté y ont été introduits. Aussi n'offrent-ils qu'un intérêt assez restreint qui se borne à l'étude des modifications qu'ils ont pu subir sous l'action d'un climat spécial.

Les oiseaux comptent un nombre de types plus considérable; un très petit nombre cependant sont propres aux Canaries. M. Verneau en a recueilli vingt-trois espèces.

Les reptiles, en revanche, sont nombreux. Si les ophidiens font absolument défaut, les sauriens sont abondamment représentés par des lacertiens, des geckotiens et des scin-

1. Et non point, comme M. Verneau l'a dit quelque part, des environs de Carthage. Il n'y a point d'inscription numidique à l'est de Chemtou, et la plus grande partie de ces inscriptions se rencontrent dans le département de Constantine.

coïdiens. Le voyageur a recueilli une grande quantité d'échantillons de ces trois familles; les espèces sont relativement cantonnées et, dans les îles du nord, où la faune est la moins riche, les lézards ne sont plus représentés que par une ou deux espèces, dont une au moins n'existe pas dans les autres îles.

Le grand scinque du Cap-Vert a vécu dans l'archipel canarien jusqu'à une époque récente. Peut-être en existe-t-il encore quelques représentants vivants à la Grande Canarie?

Les poissons d'eau douce font presque absolument défaut. Dans quelques rares localités qui ont le privilège d'avoir de l'eau toute l'année, on trouve cependant blotti sous les pierres un malacoptérygien apode, l'anguille des Canaries. Parmi les invertébrés, les insectes, les myriapodes, les petits crustacés terrestres récoltés par M. Verneau n'ont pas encore été étudiés; les arachnides et les mollusques ont, au contraire, donné lieu déjà à plusieurs mémoires dans lesquels sont décrites maintes espèces nouvelles et même quelques genres nouveaux. Le voyageur a pu observer que, contrairement à ce qui a lieu généralement, les espèces arachnologiques et malacologiques sont bien plus cantonnées aux Canaries que les animaux plus élevés en organisation.

Les couches fossilifères qui avaient été signalées dans certaines îles et qui avaient fourni aux géologues des arguments en faveur de l'ancienneté de l'archipel, ont été explorées avec soin par M. Verneau qui a montré qu'elles ne renferment que des êtres organisés d'origine marine. Il conclut de cette constatation, que ces couches se sont déposées au fond des eaux d'où elles n'ont été soulevées par les forces volcaniques qu'à une époque beaucoup plus récente qu'on ne l'avait supposé.

L'examen des roches conduira sans doute aux mêmes conclusions. Les prétendus schistes ardoisiers, mieux étudiés, sont devenus des phonolites très feuilletées, c'est-à-dire

des roches volcaniques sur lesquelles on ne saurait s'appuyer pour attribuer à l'archipel une antiquité reculée. Les argiles signalées par Bory de Saint-Vincent sont également d'origine volcanique. Toutefois, parmi les quatre cents échantillons minéralogiques récoltés par M. Verneau, il existe quelques fragments de roches incontestablement anciennes (fer oxydulé, sulfure de plomb, carbonate de cuivre et quelques pyrites); mais ces roches ne se sont jamais trouvées en place. On les rencontre à l'état de fragments peu volumineux, disséminés dans quelques ravins, à des altitudes fort diverses. Ne s'agirait-il pas simplement, comme le pense notre voyageur, de débris détachés des parois des éruptions et rejetés avec les autres produits volcaniques ! Cette opinion, partagée par plusieurs spécialistes éminents, mérite d'être examinée avec soin.

Quoi qu'il en soit, la collection minéralogique de M. Verneau pourra fournir d'importants éléments d'évaluation de l'ancienneté de l'archipel canarien, dont elle permettra de compléter ainsi l'histoire, aussi intéressante que peu connue avant les laborieuses recherches, dont nous avons essayé de faire connaître les principaux résultats dans ce court rapport.

M. JULES CODINE

Prix Jomard

Rapport de M. le D^r Hamy.

Votre commission a décerné, cette année, le prix Jomard à l'un de nos plus anciens collègues, M. Jules Codine, pour l'ensemble de ses travaux de géographie historique.

Entré dans la société sous les auspices de MM. d'Avezac et Malte-Brun en 1866, il y a un peu plus de vingt et un ans par conséquent, M. Codine lui faisait hommage, au mois de janvier 1868, d'un volume intitulé *Mémoire géographique sur la mer des Indes*, dans lequel il s'était proposé, disait-

il, de combler quelques-unes des lacunes que présente l'histoire de la géographie en ce qui concerne cette mer et les îles qu'elle renferme.

Obligé, par des raisons de santé, de quitter l'île de la Réunion qu'il avait longtemps habitée, il consacrait au passé de cette île, de celles qui l'entourent, de la mer qui les encadre, les loisirs qui lui étaient imposés, et suivant l'expression de d'Avezac « on pouvait dire que ce coup d'essai faisait présager des coups de maître ». Les systèmes des géographes grecs et latins sur la configuration de l'océan Indien, ceux des écrivains arabes sur les premiers climats étaient étudiés avec soin dans ce volume; les progrès de la topographie exposés avec méthode, les variations de la nomenclature dans les cosmographes orientaux discutées avec critique, les découvertes portugaises enfin exposées avec impartialité.

M. Codine commençait, cette même année, à collaborer à notre *Bulletin* qu'il a enrichi, depuis lors, de savants rapports sur les ouvrages d'érudition que l'on renvoyait à son consciencieux examen. Les œuvres d'Alfonso de Castro sur les possessions portugaises en Océanie, d'Alexandre Magno de Castilho sur les *padrons* de la côte africaine, de Richard Henri Major sur la vie du prince Henri, surnommé le Navigateur, ont été ainsi analysés avec une minutieuse attention. Ce dernier travail qui ne comprend pas moins de quatre articles insérés dans nos bulletins de 1873 a été particulièrement remarqué. C'est une étude magistrale des grandes découvertes portugaises, dont les conclusions sont demeurées presque toutes à peu près incontestées. On n'a trouvé à reprocher à ce savant écrit qu'une critique un peu méticuleuse, mais toujours appuyée (M. Codine le proclame avec une légitime satisfaction) « sur des motifs bien définis tirés des propres déclarations des documents les plus recommandables ».

Le dernier mémoire de M. Codine, imprimé dans notre

recueil, traite encore de son sujet favori, l'histoire des navigations portugaises, il est intitulé *Découverte de la côte d'Afrique depuis le cap Sainte-Catherine jusqu'à la rivière Great Fish (Rio Infante)* et a été publié de janvier à mars 1876.

M. Codine a été membre de notre Commission centrale de 1872 à 1879 et a pris une part active à nos discussions scientifiques jusqu'au moment où l'état de sa vue l'a malheureusement contraint à renoncer à des fonctions qu'il remplissait avec cette scrupuleuse attention qu'il sait apporter à toute chose.

VOYAGE D'EXPLORATION
A TRAVERS LE SAHARA OCCIDENTAL
ET LE SUD MAROCAIN

PAR
CAMILLE DOULS¹

Dans les premiers jours de l'année 1887, je me faisais déposer sur la côte du Sahara par des pêcheurs canariens avec l'intention d'explorer les steppes inconnues du Sahara occidental.

Un séjour prolongé que j'avais fait au Maroc où j'avais appris la langue arabe avait confirmé mon opinion sur la manière de faire la traversée du Sahara. L'exemple de René Caillé, Panet, Rohlf, Lenz me prouvait et me donnait la conviction absolue qu'il est possible de voyager dans cette partie de l'Afrique sous le couvert musulman. Aussi c'est comme ces glorieux devanciers que j'entrepris mon exploration.

Ce fut mon point de départ qui me laissa le plus longtemps perplexe. La route du nord par l'Atlas et le sud marocain m'était fermée comme à tout Européen, et dans un pays où j'étais connu, il m'eût été fort difficile sinon dangereux d'entreprendre mon voyage sous un déguisement. La route du sud par le Sénégal et l'Adrar présentait les mêmes inconvénients; L. Panet qui, mieux que tout autre, pouvait jouer un rôle parmi les Maures puisqu'il était mulâtre et originaire du Sénégal en avait fait une rude expé-

¹ 1. Communication adressée à la Société dans sa séance générale du 16 décembre 1887. Voir la carte jointe à ce numéro.

rience ; de sorte qu'il ne me restait plus que la voie de la côte. C'est celle que je pris.

Certes le projet d'aborder en plein pays maure comme un naufragé n'était pas exempt de dangers, mais c'était la seule voie qui n'eût pas été essayée. Il est vrai que de malheureux naufragés jetés par les flots sur cette côte inhospitalière, avaient été à plusieurs reprises victimes de la barbarie et de la férocité des Maures, mais c'étaient des naufragés chrétiens et pour les musulmans du Sahara tout ce qui vient par mer est un présent de Dieu.

Quel accueil feraient-ils à un musulman, à un frère, ou à quelqu'un qui réussirait à se faire passer pour tel ? En réponse à cette interrogation j'abondais dans un sens optimiste et je ne pouvais me résoudre à croire que les musulmans sacrifieraient un homme qui proclamerait que Mahomet est le prophète de Dieu, et qui réciterait avec eux le fâtha. Je spéculais ainsi en quelque sorte sur les mœurs arabes qui accordent l'hospitalité aux musulmans étrangers et leur facilitent les moyens de regagner leur patrie.

C'est avec cette conviction que je me fis déposer sur la côte du Sahara, seul, sans escorte, comme un malheureux naufragé.

J'abordai entre le cap Bojador et le Rio de Oro, en un point de la côte nommé Garnet-Cap. J'eus le malheur de tomber entre les mains d'une fraction des terribles Oulad-Delim, les écumeurs du Sahara occidental, qui hantaient la côte avant de retourner dans leur territoire vers l'est.

Dépouillé, maltraité, chargé de chaînes, je subis pendant douze jours une très cruelle captivité et je ne dus la vie qu'à ma connaissance des prières musulmanes que je récitais chaque fois que ma position devenait plus critique. Au bout de ce laps de temps ma constance eut enfin son prix ; un hadji crut reconnaître en moi un Turc. Il expliqua à ses compagnons comme quoi de l'autre côté du désert il existe des musulmans d'une race tout à fait différente de la

leur, d'un langage et de mœurs sans analogie avec ceux du Sahara et qui sont pourtant des fils dévoués de l'Islam. Son avis prévalut ; je fus aussitôt délivré de mes fers et agréé comme « frère » dans la tribu. Étant de cette manière devenu l'hôte d'une des tribus les plus redoutées du Sahara, je pus parcourir de concert avec eux et avec une sécurité relative les steppes encore inexplorées des Maures nomades.

Pendant les cinq mois que je vécus sous la tente je pus étudier à fond les mœurs, l'état social et la langue de ces bohémiens du désert.

J'étais parvenu à me faire rendre ma boussole à cadran solaire et un petit thermomètre. C'est à l'aide de cette boussole que j'ai pu tracer mon itinéraire d'une manière à peu près exacte en m'aidant de points de repère connus.

Comme points de repère j'avais pris les caps Juby, Bojador et Garnet ainsi que la factorerie espagnole du Rio de Oro sur la côte ; à l'intérieur la sebkha d'Ijil, dont la position a été déterminée par le colonel Vincent en 1860 ; la sebkha de Zemmour visitée par le Sénégalais Panet en 1859 et enfin Tindouf reconnu par le rabbin Mardoché, et le Dr Lenz en 1880.

Voici comment j'ai opéré pour tracer mon itinéraire. J'ai calculé toutes mes distances par journées de marche. La journée de marche d'un campement de nomades est d'environ 25 kilomètres. J'en ai fait maintes fois l'expérience en suivant à pied la caravane et en comptant mes pas. J'avais la direction au moyen de ma boussole et quand je voulais savoir à quel point se trouvait soit une colline, soit une plaine, soit tout autre accident du sol, je demandais à plusieurs nomades séparément à quelle distance nous nous trouvions d'un point connu. C'est ainsi que j'ai pu savoir que j'étais sous le Tropique et à telle distance de la côte en demandant aux Maures combien de journées de marche nous séparaient de la sebkha d'Ijil au sud, Zemmour au nord et dans quelle direction se trouvait l'embouchure du

Rio de Oro par rapport à nous. Mes renseignements contrôlés je marquais mon itinéraire.

On comprendra que j'ai dû agir avec la plus grande prudence pour ne pas éveiller l'attention sur mes demandes incessantes. Tout me servait de prétexte et un nom connu, mais que je feignais d'entendre prononcer pour la première fois était pour moi le sujet d'une foule de questions. J'avais pu réunir quelques feuilles de papier et deux crayons. Je découpais ces feuilles en petits morceaux numérotés que je pouvais aisément cacher dans l'intérieur de la main. J'écrivais en langue française, mais en caractères arabes de manière à ce que si une de ces feuilles eût été égarée et retrouvée, elle ne pût servir d'argument contre mon orthodoxie. De plus, j'avais ménagé une sorte de poche dans l'épiderme de la peau de bête qui me servait de vêtement, et c'est dans cette cachette que j'enfermais soigneusement tous les bouts de papier sur lesquels j'avais inscrit des renseignements. Lorsque je voulais prendre quelque note, je restais en arrière de la caravane ou bien j'attendais que le dromadaire que je montais se fût isolé. Pour me servir de la boussole j'usais des mêmes précautions ou bien j'attendais les heures de prière. Dans ce dernier cas, je prétextais de la nécessité de m'orienter avec l'instrument pour trouver la direction exacte de la Mecque vers laquelle tous les croyants doivent se tourner à l'heure de la prière.

Enfin c'est grâce à ces stratagèmes et à ces précautions que j'ai réussi à tracer mon itinéraire et à prendre même quelques esquisses des pays que j'ai visités.

Entre le cap Bojador et le Rio de Oro, la côte est bornée de dunes de peu d'élévation avec quelques falaises nommées « djerf » par les Maures. Dans ces parages fréquentés par les pêcheurs canariens, les goëlettes peuvent s'approcher d'une encablure environ du rivage. Cette côte est très poissonneuse, on y pêche en quantité une variété de sardines et de morues dont on fait une grande consommation aux Iles Canaries.

En quittant la côte de Garnet-Cap et en se dirigeant vers l'est le sol s'élève en pente douce sur un parcours d'une journée de marche, formant une sorte de plateau à l'étage supérieur. La nature du sol est silico-micacé. Le sable recouvre d'une couche épaisse la surface du sol laissant émerger la tête de quelques quartiers de roche, et donnant naissance à une végétation naine, rachitique et très peu dense. Cette constitution du sol se continue sur un parcours de trois journées de marche. L'aspect général est une surface ondulée dont le relief se dirige parallèlement à la côte. L'eau y est rare et légèrement saumâtre.

A 100 kilomètres environ de la pointe Garnet, dans la direction sud-est-est au sud du 25° parallèle, on trouve une courte chaîne de montagnes de peu d'altitude, direction nord-est-sud-ouest se terminant dans sa partie méridionale en mamelons. La structure de ces roches m'a paru être granitique¹.

Dans cette partie du Sahara, surtout le long de la côte, on trouve en quantité l'*Euphorbia pharmaceuticum* nommé « Daghmouz » par les Maures, plante typique de la végétation saharienne.

Au pied des collines que je viens de citer s'ouvre dans l'est une vallée abritée des vents dont les terres siliceuses sont très propices à la végétation qui y prend un plus grand développement.

En se dirigeant obliquement vers le 24° parallèle sur une longueur de 100 kilomètres la surface du sol est plane avec des ondulations nord-est-sud-ouest. En plusieurs endroits il existe des dépressions généralement de forme ovoïdale qui servent de réceptacle aux pluies hivernales.

Les nomades qui prennent leurs quartiers d'hiver dans cette région utilisent ces dépressions favorables à

1. Peut-être le Lak-zab de Si Bou Moghdaï. Dans les steppes des nomades les noms de puits ou d'accidents de sol changent avec les tribus, et je me suis vu donner trois ou quatre noms différents pour le même point selon que je m'adressais à des nomades de clan différent.

la culture et y font ordinairement une récolte d'orge.

Plusieurs steppes se succèdent, bornées par de légères collines. Ici on se rapproche du Grand Désert, les sables y sont plus abondants.

Au sud de cette région les nomades m'ont signalé une particularité géologique fort curieuse. Sur la surface sablonneuse du sol se dressent perpendiculairement des roches pyramidales affectant les formes de colonnes, d'obélisques ou d'aiguilles. Si, comme je le crois, ces aiguilles existent, elles expliquent et résolvent un problème qui a fortement intrigué les archéologues. Depuis fort longtemps les caravanes venant du Sahara occidental, racontaient avoir vu au milieu des steppes une colonne dressée et couverte d'inscriptions étranges. M. Tissot qui s'intéressait tant aux curiosités archéologiques, avait fait pendant son séjour au Maroc de nombreuses démarches pour connaître la vérité au sujet de cette fameuse aiguille; d'après le récit des quelques Sahariens qui s'aventurent jusqu'au Maroc qu'il interrogea minutieusement, il avait cru comprendre qu'il s'agissait d'un obélisque avec des inscriptions libyques.

Ayant connaissance de ces faits, j'interrogeai les Maures de ma tribu. Deux seulement m'affirmèrent avoir vu le fameux obélisque : ils lui donnaient la hauteur d'un petit palmier et le plaçaient à mi-chemin entre le point où nous nous trouvions et le Saguia-el-Amra ; c'est-à-dire à sept ou huit journées de marche à l'est du cap Bojador. Mes questions trouvèrent une grande concordance entre la forme des aiguilles érosives dont j'ai parlé tout à l'heure et le fameux monolithe. D'où je conclus que cet obélisque n'a pas été transporté, comme le pensait M. Tissot, mais qu'il appartient à la constitution même du sol et ne peut avoir de bien remarquable que les inscriptions dont il est couvert.

C'est à une distance de 500 kilomètres environ de la côte qu'est située à l'est la limite extrême du parcours des nomades. Dans cette région bornant le Grand Désert sur une

étendue d'un degré de longitude et se dirigeant du nord au sud on trouve les « ouâdis ». Cette zone longitudinale est couverte de collines de sable serrées et difficiles à franchir. Les intervalles de ces collines se couvrent de végétation pendant l'hiver et les nomades y mènent paître leurs troupeaux. Ce sont ces intervalles que l'on nomme ouâdis. Au sud du tropique ces ouâdis sont fort renommés et tous les Maures connaissent le Blad-el-Meurthir dont les herbes d'hiver sont si goûtées des bestiaux. Les ouâdis forment la limite des steppes des nomades et du Grand Désert ou de la Mer de sable comme l'appellent les Maures.

La partie du Grand Désert qui confine les ouâdis est la grande dépression du Sahara que les géographes anglais et espagnols appellent le Djouf¹. Le Djouf est inhabitable, c'est la véritable Mer de sable des Maures. Les vents qui désolent le Djouf soulèvent le sable avec violence, forment des tourbillons qui creusent le sol et lui donnent l'aspect d'une véritable mer pétrifiée. Ces ouragans de sable trouvent un obstacle dans les dunes des ouâdis et n'envahissent pas les steppes du Sahara occidental. Après la saison des pluies ses bords se couvrent de végétation, le gibier y foisonne et les lièvres, gazelles, antilopes, autruches s'y donnent rendez-vous. C'est dans le sud-ouest du Djouf que les Maures chassent l'autruche lorsque, attirée par la fraîcheur, elle se rend dans cette région. Chaque année on en fait des hécatombes considérables.

C'est le Tropique qui a été le point extrême de mon itinéraire dans le sud des steppes ; c'est la ligne des ouâdis que j'ai suivie en remontant au nord jusqu'à la sebkha de Zemmour.

1. Je conserve ici le nom de Djouf pour désigner cette vaste région inconnue, quoique les Maures nomades ne fassent pas usage de ce nom ; ils n'ont pas de terme spécial pour l'indiquer. Je suis fondé à croire comme Lenz que ce nom ne s'applique qu'à une petite région qui serait le prolongement de la dépression, entre Araouan et Taouadny.

La contrée qui s'étend à l'ouest des ouâdis est stérile et fort monotone, l'eau y est rare et la constitution du sol rappelle celle de la côte avec sa couche sablonneuse et les quartiers de roches qui émergent de la surface. La végétation y est peu dense et on n'y rencontre plus le « daghmouz » que j'ai signalé dans la zone du littoral. Les ondulations sont moins accentuées et l'apparence générale est une succession de plaines avec de petits plateaux.

A deux journées de marche au nord du Tropique la ligne des ouâdis oblique brusquement vers le nord-est et on voit s'étendre devant soi de vastes plaines bornées par des collines d'un aspect fort bizarre. Ces collines, qui doivent leur forme à l'action des éléments qui les effritent, sont pour la plupart isolées, elles ressemblent de loin à des baobabs gigantesques ou à certaines meules de foin dont la partie supérieure a plus de volume que la base : ces plaines sont entrecoupées par des dépressions à efflorescences salines. Le fond de ces dépressions est schisteux ; les roches présentent une surface plane à certains endroits ; on les dirait dallées et carrelées. Après les pluies, le sel se cristallise sur ces phylades avec l'aspect d'une légère couche de grésil.

Ces plaines sablonneuses sont couvertes de cailloux de diverses couleurs ; quelques-unes des collines que j'ai signalées sont rouges comme du grès bigarré, d'autres au contraire sont noires et paraissent être de granit. Dans le nord de cette région on trouve des arbustes ; la végétation naine des steppes disparaît pour faire place à des plantes arborescentes de la famille des acacias.

Après avoir franchi plusieurs collines à chaînons continus on aperçoit une montagne plus élevée que les autres, d'apparence basaltique et sise près de la sebkha de Zemmour.

La position de Zemmour, marquée par Panet, me paraît être un peu trop septentrionale. Voyageant avec des Maures du sud qui connaissaient imparfaitement la région, les renseignements de Panet ont dû fatalement se ressentir de l'igno-

rance de ses compagnons de route. Les Maures de ma caravane, au contraire, fréquentent très souvent ces parages et comme ils s'orientent parfaitement par l'examen du ciel, j'ai des raisons de croire que les renseignements des Maures nomades sont plus exacts. Or mes compagnons de route m'indiquaient un point de la côte situé un peu au nord de Garnet-Cap, lieu de mon débarquement, comme opposé en ligne droite sous la latitude du point où nous nous trouvions, c'est-à-dire à proximité du Zemmour. Cette sebkha se trouverait donc un peu au nord du 25° parallèle. Je n'ai pas vu la sebkha, quoique passant à proximité; mais, d'après les Maures que j'interrogeais, elle n'est pas exploitée, le sel s'y trouve en couches très minces et une partie de l'année l'eau croupit dans les bas-fonds.

De Zemmour je me dirigeai vers le nord-ouest dans la direction du cap Bojador.

Sur un parcours de 90 kilomètres environ, je trouvai de nouveau les steppes comme dans le sud. Même caractère du sol, mêmes ondulations. Les plantes n'y sont pas denses, mais elles sont aromatiques et très estimées des chameaux. A mesure qu'on s'avance vers la côte, l'eau est moins rare et plus potable.

Plus loin, après avoir franchi un thalweg, je croisai une plaine d'une longueur de 100 kilomètres. Cette plaine est très fertile et donne naissance à une végétation très dense. La végétation de cette partie du Sahara comprend des graminées et des spartacées. Les puits¹ y sont moins espacés et à chaque journée de marche on y trouve de l'eau. Un fait remarquable est que plus on s'avance vers le nord, plus les puits sont abondants. J'en trouve la raison dans l'existence d'une chaîne de montagnes perpendiculaire à la côte et pa-

1. Sous le nom de puits ou citernes, j'entends, dans les steppes, tous les réceptacles d'eau de quelque nature qu'ils soient et qui suffisent à l'abreuvement des troupeaux. Quelquefois ce n'est qu'une simple fosse à fond argileux où s'amassent les eaux de pluie.

rallèle au cours du Saguiat-el-Amra et formant deux versants. Au pied de ces collines on rencontre, d'après les indigènes, de nombreuses sources formant de petits lacs et des ruisseaux pendant l'hiver.

En quittant cette plaine on croise une contrée de désolation, stérile, calcaire, nommée Rag par les Maures. Les nomades évitent ordinairement cette contrée en la contournant par le nord ou par le sud. Je la traversai à la hâte dans sa partie septentrionale ; il n'y a pas de puits et la radiation qui s'exerce avec intensité sur son sol pierreux en rend la marche excessivement pénible.

En se dirigeant obliquement vers le cap Bojador on trouve plusieurs collines d'altitude moyenne, d'apparence basaltique. L'eau de nouveau est abondante. Je croisai dans cette région un chott qui était à sec lors de mon passage mais qui sert d'exutoire à cette partie du Sahara à l'époque des pluies.

La région du cap Bojador est connue sous le nom de Kddâ par les Maures. La constitution géologique du sol change. La surface sablonneuse est percée de roches aiguës et de collines de grès qui s'effritent sous l'action des éléments. C'est ce qui explique le grand nombre de dunes qui existent sur la côte entre les caps Juby et Bojador. Ces sables mouvants expliquent aussi la coutume constante qu'ont les Maures et les habitants du Sahara de se voiler la face. Le sable, d'une extrême ténuité, est soulevé par le moindre vent et pénètre dans les plus petits interstices. Le cap Bojador a plus de dunes que les contrées voisines à cause des vents qui règnent une grande partie de l'année dans cette région. L'action physique sur les roches désagrégées est plus énergique et augmente le volume des sables. Cette désagrégation des roches sous l'action des éléments est très remarquable dans cette contrée. Les gros quartiers de grès commencent à se détacher des collines, rangés extérieurement en forme cylindro-conique. Puis la partie intérieure

s'effrite, se perce jusqu'à ce qu'il ne reste plus que l'enveloppe extérieure. Ces fragments de roches ont alors absolument la forme de cylindres.

Le Kddà est une des meilleures steppes du Sahara occidental, aussi une grande partie de l'année les nomades viennent camper dans ces parages. A chaque journée de marche on y rencontre des puits et la végétation y est plus abondante. On y trouve du quartz, et de nombreux cailloux aux couleurs variées couvrent la surface du sol, l'apparence est une succession de plaines avec de longues ondulations, généralement parallèles à la côte, qui bornent de très près l'horizon.

On y trouve en quantité des agglomérations d'arbustes qui prennent naissance dans les dépressions du sol et qui tachettent la surface fauve et sablonneuse des steppes ; ces sortes de petites oasis sont nommées *grara* par les indigènes.

* Ces dépressions sont très fréquentes dans le Sahara occidental. Elles servent de réservoir aux pluies d'hiver, ce sont ordinairement les seules parties fertiles des steppes ; les roches et le sable y sont moins épais, et aux endroits où elles ne donnent pas naissance à une végétation arborescente, les Maures les labourent et y font une récolte d'orge. Leur nom générique, qu'elles soient pâturages ou terres arables, est celui de *grara* que je viens de citer.

Au nord du cap Bojador on trouve des dunes qui s'entrecroisent ; les unes se dirigeant parallèlement à la côte, les autres perpendiculairement à 40 ou 50 kilomètres du rivage.

Au nord du faux cap Bojador, la plaine est brusquement coupée par une vallée de constitution crétacée à l'extrémité de laquelle est creusé un puits fort abondant.

Vingt kilomètres plus au nord, après avoir franchi des dunes, on rencontre plusieurs lagunes à fond schisteux qui servent à l'abreuvement des troupeaux.

En continuant toujours sa marche vers le nord parallèlement à la côte on trouve des collines de sable isolées et rangées sur une double ligne parallèle. Sous l'action des vents ces collines se déforment continuellement. On croise ensuite une grande plaine couverte de cailloux avec des graminées et quelques tiges d'alfa. Cette plaine est remarquable par cinq ou six tumuli (*brouj*) qui servent de tombeau aux Européens naufragés et assassinés autrefois par les Maures. C'est dans cette région que beaucoup de géographes placent la rivière Belta. Ce que les navigateurs ont pris pour une rivière est simplement un thalweg comme il en existe beaucoup dans la zone des areg, qui devient torrent à l'époque des pluies et débouche dans la mer avec l'apparence d'une rivière.

Au peu au nord on trouve los Matillos. *Los Matillos*, nommés ainsi par les premiers navigateurs portugais qui ont vu cette côte, sont de hautes dunes de sable qui s'étendent parallèlement au rivage sur une longueur de près de 100 kilomètres. Ils ont pour point de départ l'embouchure du Saguiat-el-Amra et se terminent un peu au sud du 27° parallèle. Ces dunes sont très hautes et très difficiles à franchir, aussi les nomades les évitent en passant dans l'intérieur.

Au nord de los Matillos l'embouchure du Saguiat-el-Amra se fraye un passage à travers les dunes. Cette rivière est très importante, car une partie de l'année l'eau coule à la surface fertilisant tous ses bords. Son nom arabe veut dire « rivière rouge » à cause de la couleur de la terre argileuse qui forme son lit.

Dans la partie basse de son cours le Saguiat-el-Amra a une direction sud-est-nord-ouest. Je le remontai sur une longueur de 70 kilomètres environ, il est encaissé entre des dunes de sable. La largeur moyenne de son lit est de 65 mètres. Ses bords sont couverts de petits ifs et d'une végétation arborescente. Jusqu'au milieu de son cours,

c'est-à-dire à 180 kilomètres environ de son embouchure, le Saguïat-el-Amra est à sec une grande partie de l'année, mais les Maures en creusant son lit trouvent toujours de l'eau à une petite profondeur.

Sur la rive gauche, non loin de l'embouchure de la rivière, je croisai deux thalwegs conduisant les pluies d'hiver dans le lit du Saguïat. Ces thalwegs se frayent un passage à travers les dunes. L'eau de cette rivière est douce et très légère.

Je traversai le lit du Saguïat à la distance que j'ai signalée, soit environ 70 kilomètres de la côte, et marchai dans la direction nord-ouest. Sur la rive droite de la rivière, on trouve de vastes plaines très fertiles et très favorables à la culture; en plusieurs endroits les Maures y sèment de l'orge et y font en quelques mois une magnifique récolte. La végétation y est dense, on y voit beaucoup d'arbustes; les troupeaux y trouvent d'abondants pâturages.

Je croisai deux ou trois lits de torrents débouchant dans le Saguïat.

A mesure qu'on s'avance vers l'est la végétation naine des steppes disparaît pour faire place à des arbustes. On y trouve en quantité le gommier, surtout la variété appelée *Diedari* dont le fruit appelé *tumeur* (datte) par les indigènes est très-goûté, ainsi que le jujubier qui y est très-commun.

A 350 kilomètres environ de la côte commence la pente ouest d'El Hamada.

El Hamada est un large plateau d'une grande étendue. Ses pentes sont très fertiles et la végétation atteint un grand développement. On y trouve des acacias et des jujubiers. La constitution du sol est de marne blanche. Plusieurs endroits sont calcaires. La surface du sol est couverte de cailloux quartzeux aux couleurs variées. Sur le plateau la végétation n'est pas également répartie. Plusieurs endroits sont complètement stériles, tandis que d'autres offrent

l'aspect de véritables pâturages. L'eau y est très rare, mais la végétation est un indice de la fraîcheur du sous-sol et je suis persuadé que si on creusait des puits on trouverait de l'eau en quantité. C'est à l'est d'El-Hamada qu'est située l'oasis de Tindouf. Tindouf n'est qu'un bourg, mais pour les nomades qui ne possèdent sur leur territoire ni villes ni villages, cette oasis prend pour eux les proportions d'une vraie capitale.

Il paraît que Tindouf n'est pas, comme l'annonce Lenz, une ville de fondation récente. M. Emilien Renou m'a assuré avoir vu le nom de Tindouf cité par les auteurs arabes anciens. Comme Trarsa et tant d'autres villes qui ont été prospères autrefois dans le Sahara central, Tindouf a pu, de même, être une ville importante au commencement de l'ère de l'Islam. Quoi qu'il en soit, c'est un marabout du nom de Bel-Hamedj et appartenant à la tribu des Tadjakants qui la réédifia vers 1857 et la fit renaître de ses cendres. Elle ne tarda pas à prendre un grand développement et une certaine importance commerciale.

La ville s'étend de l'est à l'ouest. Comme monuments elle a un minaret et une kouba. Ses maisons sont bâties en argile et ont la même forme que celles des kçours sud-marocains. Au sud du bourg est creusé un puits fort abondant et entouré de jardins. Les palmiers y sont peu nombreux. La ville est ouverte.

Tindouf est plutôt un centre commercial. Située au seuil du Grand Désert elle est la station naturelle des caravanes qui font la traversée du Sahara. Elle est de plus le point de concentration des grandes artères du nord-ouest de l'Afrique.

Les caravanes venant de Timbouktou laissent une partie des marchandises et presque tous les esclaves à Tindouf.

Ainsi la grande « Akabar » de cette année, qui amenait 520 esclaves des deux sexes en route pour le Maroc, a laissé dans cette oasis 499 de ces esclaves qui y ont été vendus et dirigés dans toute l'Afrique septentrionale. En outre les cara-

vanes laissent dans cette ville toutes les marchandises de peu de valeur qui ne peuvent supporter les frais d'un long voyage tels que les peaux de girafe, les poils de chameau ou de chèvre. Enfin les dattes y sont plus savoureuses et à meilleur marché que dans le Ouad-Noun, et c'est de préférence à Tindouf que les nomades viennent se ravitailler portant en échange des peaux de chèvre, de la laine et des poils de chameau.

D'autre part les caravanes qui se dirigent de l'Afrique septentrionale et du Moghreb vers Timbouktou se concentrent dans cette ville pour former l'Akabar (grande caravane) qui comprend parfois plusieurs milliers de chameaux. On voit l'importance commerciale de cette cité dont la renommée est pour les Maures hors de pair dans toute l'Afrique septentrionale.

Aussi cette oasis, qui ne possédait, il y a dix ou quinze ans, que 80 ou 100 maisons a vu, depuis cette époque, leur nombre doubler.

Ses habitants, tous négociants, vivent sous l'administration patriarcale d'un cheikh. Ils louent en grande partie des chameaux pour les caravanes et la plupart des guides sont recrutés parmi la population mâle de l'oasis. Ils ont le même dialecte et le même costume que les Maures. Ils sont cependant d'une couleur plus foncée, peut-être à cause de l'élément nègre qui s'est mélangé à la race.

Oscar Lenz, le premier Européen qui ait visité Tindouf, lui donne une altitude de 395 mètres.

En quittant Tindouf, je me dirigeai vers l'ouest sur le cap Juby, du côté de la rive droite du Saguiat-el-Amra.

Jusqu'à ce jour la question de la source du Saguiat a été très controversée. Des géographes la placent au nord d'El-Hamada, d'autres à l'est dans la direction de Tindouf. Panet, qui a traversé la rivière dans sa partie supérieure, n'est pas très précis à ce sujet.

Je questionnai les nomades qui fréquentent constamment

ces parages et voici l'opinion que je me suis formée au sujet de cette source.

Dans le sud d'El-Hamada se trouvent plusieurs petits lacs et des ruisseaux qui y prennent naissance. C'est la réunion de ces ruisseaux qui forme le Saguiat-el-Amra. Quant à leur position, elle est aux pieds de la pente sud d'El-Hamada et par conséquent plus au nord de la position déterminée par Panet.

De ces renseignements il ressort en tous cas que la rivière n'a pas une source unique et que les petits lacs qui se trouvent dans cette région contribuent, au moyen de marigots, à former son cours.

Dans sa partie nord-ouest El-Hamada a le même caractère, le même aspect que dans sa partie méridionale. C'est toujours l'uniformité décrite avec ses cailloux quartzeux et ses roches molles.

Au pied du plateau commence le territoire connu sous le nom générique de Tekna. Les puits qu'on trouve près d'El-Hamada sont peu abondants et l'eau y est saumâtre; la Tekna est en général fertile. C'est une succession de plaines avec des dépressions favorables à la culture. La constitution du sol est calcaire et argileuse à mesure qu'on s'avance vers le Saguiat. Cette contrée est habitée par les Oulad-Moussa et les Oulad-Schkarna. Beaucoup de membres de cette dernière tribu ensemencent d'orge les terres arables.

J'arrivai enfin à la partie inférieure du Saguiat-el-Amra sur le territoire des Oulad Tydérarin. C'est ici de nouveau le désert avec ses steppes stériles et sablonneuses. Des collines traversent le pays en tous sens bornant de près l'horizon.

Les Maures nomment Tarfaya un petit territoire d'un périmètre d'une journée de marche autour du cap Juby. Depuis plusieurs années les Anglais ont établi une factorerie à ce promontoire. Les nomades connaissent ce comptoir sous le nom de « Dar Sbeira ». Tarfaya est borné de dunes

de sable. Comme le Kddà, c'est un territoire et sa population est hétérogène, ne formant pas de clan spécial.

Si on se dirige du Saguïat vers le nord-est en face Dar Sbeira, sur le territoire des Iserguïn, on rencontre la plaine du Dourah au milieu de laquelle s'élève une nzéla construite par les Donati. Cette plaine est précédée d'une contrée très accidentée, très pierreuse, entrecoupée de dunes et presque sans végétation. En plusieurs endroits émergent des roches crétacées.

La plaine du Dourah étant en dépression, les pluies d'hiver s'y amassent et fertilisent le sol qui est de constitution argileuse. La plaine est traversée par un lit de torrent dont les bords comme le Saguïat sont couverts d'arbustes de la famille des ifs et s'étendent au loin avec l'apparence d'une forêt.

La nzéla Donati, de construction récente, bâtie sur un petit plateau calcaire sert à l'abri des caravanes. Elle se compose de deux bâtiments indépendants de même forme et de même dimension construits en maçonnerie et crépis à la chaux. Entre les deux bâtiments se trouvent les puits de la nzéla qui sont très abondants et d'une précieuse ressource pour les caravanes.

A une journée de marche direction sud-est-est la plaine du Dourah se coupe brusquement et donne passage au fond d'une gorge de 30 pieds de profondeur à l'Ouad Meltiguï. Cette rivière, dont le lit pierreux est à sec, doit se convertir en torrent à l'époque des grandes pluies. Les Maures de ma caravane m'ont assuré n'y avoir jamais vu de l'eau courante. Au point où je l'ai traversé sa direction était sud-est-est, ouest-nord-ouest. Je ne crois pas que le cours de cette rivière atteigne la mer. Cette particularité qui comme, on va le voir, n'est pas restreinte à cette rivière est due aux transformations géologiques du sol, et au mouvement des sables qui ont comblé des vallées entières.

La largeur du lit du Ouad Meltiguï est d'environ 20 mètres. A une demi-journée de marche de ce lit de rivière et dans

la direction nord-est de petites collines séparent un second lit de rivière : c'est l'Ouad Agonieh. Comme pour le précédent la plaine bordée de dunes se dérobe tout à coup devant une immense gorge coupée à pic au fond de laquelle est tracé le lit sinueux de la rivière. Ce lit est à sec, mais ses bords sont argileux et la quantité d'arbrisseaux qui croissent sur ses rives indique que le sous-sol est humide et sert de réservoir aux eaux pluviales qui coulent de la plaine. Au fond de la gorge et sur un des bords de l'Ouad Agonieh les Maures ont édifié, en 1886, un marabout en terre en l'honneur d'un saint personnage mort récemment et du nom de Sidi-Bou-Baker. Les nomades ont creusé un puits près de cette kouba, mais l'eau en est saumâtre.

Parallèlement au cours de ce dernier Ouad et à une demi-journée de marche nord, on rencontre avec les mêmes particularités une troisième gorge, mais avec une plus grande ouverture que la précédente et au fond de laquelle est creusé le lit argileux de l'Ouad Andermouss. L'ouverture de la gorge a plus d'un kilomètre de large ; ses berges sont presque à pic et le bas-fond, couvert d'une végétation luxuriante, est à 60 pieds au-dessous du niveau de la plaine. Comme les précédentes, cette rivière n'a pas d'eau courante à sa surface, mais son sous-sol imperméable forme réservoir et les Maures n'ont qu'à creuser le lit argileux pour trouver de l'eau potable.

A une journée de marche nord-est on rencontre une quatrième rivière dont le lit a plus d'un kilomètre de large, couvert de végétation, d'arbustes et de graminées et entrecoupé par de petits ruisseaux d'eau courante mais saumâtre. Les pentes de la gorge sont crétacées. Cet Ouad est en dépression de 80 pieds environ de la plaine.

Après une succession de collines, de plaines et de dépressions, le sol se dérobe de nouveau et laisse voir à une profondeur de 100 ou 120 pieds une grande vallée dont les pentes sont toujours à pic et au milieu de laquelle prend

naissance l'Ouad Gatara. Cette immense vallée se continue jusqu'à la mer, et l'Ouad Gatara, qui n'est qu'un mince ruisseau, serpente pendant quelques kilomètres pour se perdre ensuite dans le sol. Les caravanes en route vers le Ouad-Noun descendent jusqu'à la source pour abreuver leurs chameaux. L'eau du Ouad Gatara est insipide et légèrement alcaline. Toutes les pentes de la vallée laissent émerger des quartiers de roche de constitution crétacée.

Le pays comprenant la zone des lits de rivière décrits est calcaire et renferme de nombreux « grara ».

En continuant sa marche vers le Ouad Noun, on traverse ensuite une plaine coupée au nord par un lit de torrent et bordée par des collines très accentuées direction est-ouest.

Le lit des rivières dont je viens de parler doit atteindre la mer, car, aux points correspondants à ceux que j'indique, on trouve sur les cartes marines quatre embouchures. Les Maures de ma caravane n'ont pu toutefois me donner des indications précises à ce sujet, car aucun d'eux n'avait longé la côte. Mais si, comme il paraît évident, ces lits de rivière atteignent la mer, ils doivent tout à fait perdre, en s'approchant de l'Océan, le caractère qu'ils ont à l'intérieur des terres. Gattell, en effet, qui a remonté la côte depuis le cap Juby jusqu'au Ouad Draa, accorde à peine une mention à ces rivières qui débouchent dans l'Océan. Et il est impossible que le spectacle des lits que je viens de décrire ne frappe pas le voyageur. Je suis donc fondé à croire que ces rivières, en s'approchant de leur embouchure, perdent complètement leur aspect et que les transformations dont ces lits ont été le théâtre n'ont été que partielles.

A une demi-journée du Ouad Chébika les collines ont pour terme une vallée immense, la plus grandiose de toutes celles déjà décrites, d'une plus grande profondeur que l'Ouad Gatara et qui donne accès à une gorge de plusieurs kilomètres de large conduisant à l'Ouad Chébika.

Cette gorge, longue de plus de 20 kilomètres, est bordée par

des roches éruptives affectant toutes les formes depuis les aiguilles jusqu'aux mamelons. Un marigot argileux traverse cette gorge dans sa partie inférieure et donne naissance à une végétation arborescente. Cette gorge, dont la direction est sud-est-nord, donne accès au Ouad Chebika qu'on croise dans sa direction est-ouest.

Le cours du Ouad Chebika est le plus large de tous les fleuves déjà décrits. Sa largeur est de plusieurs kilomètres. Tout son lit disparaît sous une véritable forêt de roseaux et d'arbustes. Il est bordé de part et d'autre par une chaîne de montagnes granitiques. L'eau qu'on trouve dans le sous-sol est saumâtre.

Comme je le disais tout à l'heure le spectacle de ces immenses lits de rivière frappe l'imagination du voyageur. Ce sont les vestiges de fleuves majestueux qui ont dû rouler, à une époque sans doute peu éloignée de nous, leurs eaux impétueuses à travers une nature tropicale. Les pétroglyphes qu'on trouve dans cette région et sur lesquels on voit gravées des figures représentant des éléphants, des hippopotames, des girafes ne peuvent laisser aucun doute à ce sujet. Il a fallu de grands bouleversements pour dessécher ces fleuves. Alors des peuples sédentaires vivaient sur ces bords et peut-être à l'endroit même où le pâtre nomade vient garder ses troupeaux des villages s'élevaient et des populations douces et sociables n'avaient qu'à se baisser pour prendre les éléments nécessaires à leur existence.

Après avoir traversé le lit du Ouad Chebika sur la rive droite duquel on voit une ruine nommée « Dar Chebika » et un cimetière musulman, on monte sur un long plateau couvert d'euphorbes. Quelques kilomètres plus au nord se trouve une succession de vallées où l'herbe croît en quantité. Cette région traversée par un marigot est la frontière nord des Nomades, et les Maures qui y font paître leurs troupeaux ne s'en éloignent guère. Ces pasteurs appartiennent à la fraction des Yagouti.

A une journée nord du Ouad Chebika on croise le Ouad Draa. Ces deux rivières ont la partie inférieure de leur cours parallèle. Le Ouad Drâa est la plus importante de toutes les rivières du Sahara occidental, parce que c'est la seule qui ait de l'eau courante toute l'année, ensuite parce que son cours si long sert de frontière entre les nomades et les sédentaires, entre le Sahara et le sud marocain.

Le vaste lit du Ouad Drâa se divise en plusieurs ruisseaux d'eau courante. Les intervalles sont couverts d'arbustes. Les bords et le lit du fleuve sont formés d'alluvion noire très légère et d'une très grande fertilité. Lorsque je l'ai traversé en mai il n'y avait que quelques centimètres d'eau à peine.

Après le Ouad Drâa on entre sur le territoire du Ouad Noun. Ici la constitution du sol est toute différente; plus de plaines, rien que des montagnes et des collines qui sillonnent le pays en tous sens. Les montagnes qui bordent l'Ouad Drâa sont schisteuses. Celles du Ouad Noun sont de grès ou de granit. La partie montagneuse confinant le Ouad Drâa est inculte et peu propice à la culture. En plusieurs endroits on trouve des dunes de sable. Comme dans le Sahara la seule ressource des habitants est l'élevage des troupeaux. Dans cette partie, du reste, il n'y a ni constructions ni villages et les habitants vivent sous la tente.

La véritable population sédentaire ne se rencontre qu'à une journée de marche plus au nord, lorsque la nature du sol change et qu'on trouve des pâturages. Le premier village bâti qu'on rencontre en venant du désert est le Ksar-el-Abiar entre le Ouad Drâa et Glimin, la capitale du Ouad Noun.

En quittant le Sahara et en touchant aux frontières du sud marocain je vais résumer mon séjour parmi les nomades ainsi que les circonstances qui m'ont permis de les quitter.

Comme je l'ai dit au début de cette relation, ma captivité eut un terme dès que je fus reconnu musulman et agréé comme frère dans la tribu de mes détresseurs. Dès ce

moment je n'eus plus à me fâcher de mes hôtes ; ils furent pleins de prévenance à mon égard et cherchèrent par leur attitude à effacer de ma mémoire les douloureux incidents qui avaient marqué ma venue au milieu d'eux. J'avais eu la chance de tomber entre les mains d'une fraction de la tribu la plus redoutée du Sahara occidental, à cause de ses instincts pillards et féroces. Ce qui avait été un malheur au début pour moi, devint par la suite un événement heureux et augmenta de beaucoup mes chances de succès.

En effet, dans les combats de tribus auxquelles j'assistais, les Oulad Delim, mes hôtes, étant les agresseurs, n'attaquaient qu'avec une supériorité numérique et avaient toujours le dessus.

Vivant parmi les Oulad Delim dans la plus complète liberté, je pus faire sans trop de contrainte des études intéressantes sur l'ethnographie et la linguistique de ces peuples nomades.

Comme on le sait, les Maures du Sahara sont le mélange de trois races bien distinctes : les berbères autochtones, les Arabes conquérants et enfin l'élément nègre qui est venu s'ajouter comme esclave.

J'ai remarqué que dans chaque division de tribu un de ces éléments domine ; je parle ici d'une manière très générale, car, en l'espèce, par le mélange des clans le type distinctif a disparu, et il est ordinairement fort difficile de classer les individus. Mais durant le cours de mes pérégrinations à travers les territoires des nomades, ayant vu des membres de toutes les tribus, j'ai fait des remarques assez précises. Ainsi chez les Oulad Delim, qui sont Hassan, et les Reguibat, qui sont d'origine sheriffienne, et par conséquent descendants tous deux des Arabes conquérants, le type est parfaitement conservé. Le caractère de leur physionomie est le profil accentué, la face longue et les cheveux plats.

Chez les Oulad Laroussîin, qui sont pourtant aussi d'origine sheriffienne, c'est l'élément nègre qui domine et leurs traits

caractéristiques sont une face anguleuse et des cheveux crépus. Les autres tribus sont très mélangées et on rencontre parfois des nomades dont les cheveux roux indiquent l'origine berbère.

Le type général du Maure nomade est : une taille élevée, maigre, la poitrine peu développée, les membres secs et nerveux, la face osseuse et allongée, le nez aquilin, les yeux bien fendus, les oreilles minces, les lèvres ténues, les dents supérieures longues et écartées. La longueur de leurs dents provient de leur alimentation même qui ne nécessite pas de mastication. Comme particularité ils ont enfin : les mains courtes, les pieds peu cambrés, le bassin développé, la barbe rare et la peau très brunie.

Leur dialecte est fort pur. Ils emploient le *g* dur et leurs expressions sont plus riches que celles des Marocains leurs voisins de la frontière nord. Cette pureté de langage provient de l'étude du Coran et des commentateurs arabes, ainsi que de l'application de ces tribus à la littérature.

En effet chez les Maures nomades l'instruction et le degré intellectuel ont un développement qui forme un contraste frappant avec le caractère des musulmans sédentaires de l'Afrique septentrionale. Leur intelligence continuellement en éveil par leur vie d'aventures se développe avec rapidité, et l'on est tout étonné de voir les enfants prendre part sous la tente aux discussions les plus graves.

Très fanatiques, ils passent une partie de leur vie à étudier ou commenter le Coran, et par leurs discussions théologiques ils acquièrent des qualités vraiment oratoires.

Dans le Sahara occidental certaines fractions de tribus se vouent à l'éducation des enfants. Les filalis, par exemple, émigrés autrefois du Tafilelt et qui ont leur résidence habituelle dans la région du cap Bojador, ont pour principale occupation de réunir autour d'eux des élèves et de les instruire. Leurs tentes deviennent une véritable académie.

Les nomades, vagabonds et errants à travers les steppes, sans autre compagnie que leurs troupeaux, en dehors de tout commerce extérieur, ont conservé certainement plus intacts que les sédentaires les traditions de la race et l'homogénéité de la tribu, mais vivant de privations et exposés à des dangers continuels, la vie sauvage du désert a développé leurs instincts farouches et établi une ligne de démarcation très tranchée entre eux et leurs frères les sédentaires.

Le Maure nomade est ennemi de toute autorité et de tout gouvernement, de l'agriculture et du commerce, des villes et des grands centres. Ne vivant que de son troupeau, du lait de ses chamelles et de ses brebis, il ne s'attache qu'à leur conservation et à leur accroissement. Pour le nomade le troupeau est le seul bien ; c'est sa vie et sa fortune. Tout le reste est méprisable. Indépendant, ne vivant que de liberté, il ne reconnaît d'autre maître que le « désert et Dieu », comme le dit un adage populaire, et chaque Maure est souverain. Sans propriété, les immenses steppes lui appartiennent et le dernier nomade, comme le plus riche, a le droit de faire boire son chameau au même puits et de le faire paître au même grara.

La vie errante avec ses vices et ses crimes développe dans le cœur du Maure les instincts pervers. Il est naturellement pillard, et il saisit avec empressement une contestation avec un membre d'une tribu voisine pour donner libre cours à ses instincts belliqueux. Car la solidarité de la tribu existe chez les nomades et avec cette solidarité la jalousie du clan voisin.

A part cela le nomade est généreux et hospitalier. L'hospitalité est certainement sa plus grande qualité et il l'exerce cordialement. Comme tous les peuples indépendants, il est fier et noble, et son stoïcisme s'élève jusqu'au mépris des souffrances. Il est plein de condescendance pour sa femme et pour ses enfants ; bon et affectueux sous la tente au milieu des siens, il résume en lui deux sentiments bien

opposés : une extrême barbarie associée à une véritable grandeur d'âme.

Les nomades sont monogames et la femme y jouit chez eux d'une grande liberté. Vivant en plein air, ils partagent tous deux les mêmes fatigues et les mêmes travaux. Aussi existe-t-il entre les deux sexes une solidarité et une communauté d'idées qui influent naturellement sur leurs rapports.

C'est ainsi que la femme jouit des mêmes privilèges que l'homme et est traitée presque sur le même plan d'égalité. Lorsque le Maure s'absente, c'est son épouse qui le remplace et qui dirige le campement avec autorité. Enfants, esclaves, domestiques, tous obéissent à ses ordres comme au chef de la tente lui-même.

Le cercle de famille y gagne naturellement et, seule peut-être parmi toutes les races de l'Islam, la tente du nomade offre le spectacle d'une famille unie dans laquelle la mère partage avec le chef la sympathie et le respect des enfants et des serviteurs.

Une autre particularité sur la femme nomade est son instruction. Toute jeune elle apprend à lire et à écrire avec ses jeunes frères dont elle partage les leçons. Elle est enfin soumise aux mêmes pratiques religieuses que les hommes, et comme ceux-ci elle passe ses moments de loisir à égrener le chapelet ou à psalmodier des chapitres du Coran.

Il résulte de cette éducation un développement intellectuel et un relèvement moral qui distingue la nomade des autres musulmanes et, n'étaient le fanatisme et la barbarie qui établissent une ligne de démarcation trop tranchée avec le monde civilisé, on trouverait de nombreux rapports de son état social avec celui de la femme européenne telle que nos institutions modernes l'ont créé.

Au point de vue social et politique, les Maures nomades sont divisés par clans ou tribus ; mais ils sont indépendants et ne reconnaissent aucune autorité effective. Ils ne payent

donc ni dîme ni tribut et ne sont astreints à aucun devoir. En cas de conflit ils prennent pour arbitre un saint personnage et acceptent ordinairement sa décision. Quelques-uns de ces saints jouissent même d'une influence morale si considérable que leur puissance revêt presque un caractère temporel. Tel est le cheikh Mel-Aynin qui a don de miracle et une réputation de sainteté très reconnue.

Quelques autres tribus reconnaissent plus spécialement l'autorité des chefs de pays sédentaires. Ainsi les Schkarna et les Iserguiin dont le territoire confine au Ouad Noun reconnaissent l'autorité morale du chef de cet État. De même au sud deux fractions des Oulad-Delim et les Oulad-Bou-Sbah qui sont voisins de l'Adrar sont en quelque sorte sous la suzeraineté de Ould-Aïdda, le sultan de la contrée.

Comme je l'ai déjà dit, les nomades ne vivent que de leurs troupeaux. Et, comme dans cette partie du Sahara, l'eau existe en très petite quantité, qu'il n'y a pas de rivières et que les animaux dans leurs marches sont obligés de rester plusieurs jours sans boire, tous les animaux domestiques ne peuvent s'y acclimater. Les seuls que possèdent les nomades sont, à part les chiens, les chameaux, les chèvres et les moutons. Les chameaux restent ordinairement dix jours sans boire, en temps de sécheresse ils prolongent leur abstinence du double; les moutons et les chèvres ne vont à l'abreuvoir que tous les cinq ou six jours. De plus comme les maigres tiges dont se nourrissent les animaux sont très peu denses, les Maures sont obligés de marcher continuellement pour pourvoir à la nourriture suffisante du troupeau. L'insuffisance d'eau et de pâturage est donc la raison des courses vagabondes des Maures à travers les steppes du Sahara occidental.

Voici les circonstances qui me permirent de quitter les Maures nomades et de parvenir au Maroc après avoir traversé le Ouad Noun et le Souss. Mon hôte Ibrahim, le chef de la fraction de tribu qui m'avait agréé comme

« frère », s'était pris de sympathie pour moi, et il avait rêvé de me donner en mariage sa fille Éliazize, une enfant de treize ans, aux grands yeux noirs, à la peau brunie. Dans le Sahara occidental, comme en tout pays musulman, c'est le fiancé qui apporte la dot ou plutôt qui achète la femme dont il veut faire son épouse. Je négociai le prix de la dot avec le Maure et nous tombâmes d'accord pour une valeur de sept dromadaires. Mais la question du paiement était embarrassante : ayant été dépouillé de mon argent au début de mon voyage, il ne m'était pas possible de donner immédiatement la valeur demandée. Depuis longtemps je cherchais un prétexte pour quitter les nomades. Cette offre du mariage et la difficulté de payer la dot me fournirent ce prétexte.

Je persuadai à Ibrahim, mon hôte, de me laisser partir pour aller chercher la valeur demandée en Turquie, le pays dont il me croyait originaire. Sans défiance, le Maure accepta et il fut convenu qu'il m'accompagnerait jusqu'à Glimin, la capitale du Ouad-Noun. En effet, après avoir pris congé de la tribu, je me mis en marche vers le nord avec mon hôte, et je parvins heureusement dans le sud marocain. Présenté comme un musulman au caïd Daghman-ould-Beyrouk, je reçus une large hospitalité de ce chef. Après quelques jours de repos à Glimin, le caïd me fournit sur ma demande une monture et un guide pour gagner le Maroc à travers le Souss. Arrivant du côté du désert, brûlé par le soleil, émacié par les privations et les fatigues, vêtu en nomade saharien, je traversai la contrée sans attirer la moindre attention. Quelques semaines après j'arrivais à Marakesh, une des capitales de l'empire sise aux pieds de l'Atlas et à trois journées de marche de Mogador, port ouvert aux Européens.

Entre le Ouad-Draa et Glimin, capitale du Ouad-Noun, l'aspect du pays est des plus variés. D'abord on trouve des montagnes de grès entrecoupées par des plaines de dunes.

La végétation est encore celle du Sahara et on y voit en quantité le « daghmous » déjà signalé. Puis on croise des vallées argileuses sillonnées par des torrents et couvertes d'une herbe ténue. Sur la route de Glimin on trouve un puits couvert en maçonnerie et des tumuli (brouj). Cette route est en général pierreuse et très sinueuse. En s'approchant d'El-Abiar le terrain est plus fertile et les pâturages plus abondants.

Le Ksar El-Abiar (les Puits), le premier village qu'on rencontre en venant du sud, est bâti sur le penchant d'une colline. Comme tous les villages du sud marocain il est bâti avec de la terre argileuse séchée au soleil. Il possède un petit mur d'enceinte dont les pans entrecoupés servent de portes. Les maisons y sont très basses et forment un quadrilatère dont la cour occupe le centre. Dans la partie inférieure du bourg quelques figuiers de barbarie poussent dans un enclos et font tache sur le fond fauve de la colline. Comme l'indique son nom *les Puits*, ce village possède de l'eau en assez grande quantité.

La distance qui sépare El-Abiar de Glimin est de 25 kilomètres environ. En se dirigeant au nord, vers cette dernière cité, on passe au pied d'un système de collines dont El-Abiar est le point de départ. Ces collines, au nombre d'une douzaine, se détachent fort bien du sol plan et se distinguent de fort loin à cause de leur forme arrondie.

Sur la route d'El-Abiar à la capitale du Ouad-Noun on traverse des plaines entrecoupées par des ondulations. La végétation pousse au milieu des cailloux et on ne voit pas d'arbustes. En s'approchant de Glimin le terrain devient plus fertile. Une colline, qui s'élève en forme de piton et sur le penchant de laquelle est bâti le Ksar El-Ouaroun, occupe le centre d'une longue plaine argileuse très fertile et arrosée par deux branches d'un affluent du Ouad Assaka. L'Ouad-Bouddiat, la branche située au nord du Ksar, a de l'eau courante toute l'année. Sur ses bords les indigènes ense-

minent de vastes étendues de terrain et en tirent de magnifiques récoltes.

Entre l'Ouad-Bouddiat et Glimin se succèdent des plaines pierreuses et quelques dunes de sable.

Glimin, capitale de l'État du Ouad-Noun, est bâtie sur le penchant d'une colline. La ville est dominée par un château-fort nommé « Agadir » du nom berbère qui veut dire « lieu fortifié » et qui sert actuellement de résidence à Abidin, frère et khalifa du caïd Daghman Ould Beyrouk. Ce dernier habite « la Kasbah » qui est située dans la partie méridionale de la cité.

Glimin est un marché très important. Il est tête de ligne de caravanes et pendant cinq jours, chaque année, dans le courant du mois de juillet il est le siège d'une foire très fréquentée. Le marché hebdomadaire a lieu le dimanche. Les juifs, qui occupent comme dans toutes les cités marocaines un quartier spécial, ont le monopole du grand commerce et de l'industrie. Ils sont ici moins méprisés que dans le reste de l'empire et ils jouissent d'une très grande liberté. Leur concours paraît même si nécessaire à la prospérité du pays que lorsque l'un d'eux veut s'absenter de la contrée, il est obligé de donner une garantie pécuniaire comme gage de son retour. Les relations avec le Maroc proprement dit sont très suivies, et, chaque semaine, des caravanes venant de Mogador apportent les objets d'origine européenne qui trouvent un débouché dans le pays. Ces échanges nécessitent un double courant d'affaires

Glimin est entouré d'une enceinte percée de cinq portes. La ville possède dans sa partie sud-est un aqueduc et des jardins pleins de fraîcheur.

Les habitants du Ouad-Noun servent d'intermédiaires entre les nomades et les Berbères du Souss. Ils ont le costume des Maures du Sahara et parlent leur dialecte. Cet État est administré depuis fort longtemps par la vieille famille des Ould-Beyrouck. Ils ont pendant de longues années résisté aux

tentatives belliqueuses des empereurs du Maroc, mais en 1886, lors de la conquête du Souss, ils ont fait soumission complète au sultan Mouley-El-Hassan, et Glimin est aujourd'hui occupé par une forte garnison marocaine.

Le gouvernement de cet État est tout patriarcal, et le Ouad-Nouni le plus modeste a son entrée libre dans la maison du caïd. Celui-ci donne audience tous les jours sous l'auvent de la porte de sa maison et préside aux soins domestiques aussi bien qu'aux intérêts du pays. Lorsque je lui fus présenté, il présidait au ferrage de ses ânes et mulets. Quoique très riche et possédant de nombreux esclaves, il est d'une simplicité extrême dans ses goûts et dans sa mise.

Le caïd Daghman est un des onze fils du vieil Ould-Beyrouck qui a dirigé pendant de si longues années l'État du Ouad-Noun. Parmi ces onze enfants, quatre étaient fils de négresses et actuellement il ne reste que deux frères vivants au caïd Daghman : El Habib, qui a visité une partie de l'Europe sous le second empire, et Abidin son khalifa. L'année dernière il a perdu un troisième frère, Mohammed, qui est mort à la factorerie anglaise du cap Juby où il avait été s'établir pour faciliter les transactions entre les Maures et le comptoir européen.

Le caïd Daghman n'a qu'une femme dont il a eu deux fils : Abdallah, qui est appelé à lui succéder et est âgé de vingt-cinq ans environ, et Mohammed, un enfant de douze ans. Quant à lui-même il paraît être âgé d'une cinquantaine d'années et il jouit d'une très robuste santé. Son teint olivâtre est un indice du sang mélangé qui coule dans ses veines.

De tout temps les habitants de la côte du Ouad-Noun ont eu une réputation de piraterie bien justifiée et le vieil Ould-Beyrouk était bien connu pour le pillage des navires qui échouaient sur ses côtes et la lourde rançon qu'il imposait aux équipages européens naufragés.

On s'est étonné bien à tort, selon moi, de ces scènes de

pillage sur la côte musulmane d'Afrique où les Européens n'ont pas encore de comptoirs. C'est l'application d'un principe reconnu par les peuples civilisés et dont les riverains de la côte barbaresque se considèrent comme privilégiés. « Ce qui vient par la mer, disent-ils, hommes ou choses, est un présent de Dieu. Nous prenons ce que Dieu nous envoie. » L'application de ce principe est si bien reconnue qu'il est pratiqué en partie au Maroc même. On en a vu de fréquents exemples ces dernières années.

Si un navire est jeté à la côte, les Marocains considèrent comme un abus de pouvoir les réclamations que font les Européens pour rentrer dans leur bien et ils s'emparent de tout ce qu'ils peuvent. Ce principe de propriété joint au fanatisme explique clairement les massacres et la captivité des naufragés sur les points de la côte où la civilisation n'a pas encore pénétré. « C'est un bien que Dieu nous envoie. Nous prenons ce que Dieu nous donne », disent les Riffains par exemple, ou les habitants de la côte du Souss et du Ouad-Noun aussi bien que les Maures de la côte du Sahara. Et ils pillent, et ils massacrent, et ils réduisent impitoyablement en captivité, croyant exercer strictement leurs droits de riverains.

En faisant la conquête du pays, le Sultan a favorisé ces coutumes et il en a fait une aide très puissante à sa politique d'exclusion.

A trois heures de marche nord de Glimin on trouve la frontière du Souss et du Ouad-Noun.

Les montagnes du Ait-Bou-Amran qui s'étendent de l'est à l'ouest forment une limite naturelle entre les deux États. L'Ouad-Om-Elaxaer, qui contourne Glimin avant de se joindre au Ouad-Assaka, sort des montagnes du Ait-Bou-Amran et suit une gorge très encaissée avant de pénétrer sur le territoire du Ouad-Noun. A la limite de ce dernier État il forme un bassin qui ne tarit jamais et rafraîchit les environs. Une koubba est édiflée auprès de ce bassin et les voyageurs font

une halte dans cette petite oasis ombragée de palmiers et pleine de fraîcheur. Deux kçours (villages, pluriel de kçar) bâtis au milieu de jardins fort fertiles sont aux alentours. La route du Souss suit pendant quelque temps le cours du Ouad-Om-Elaxaer dans la gorge que je viens de signaler pour arriver au pied des montagnes qui constituent le système du Ait-Bou-Amran. Ces montagnes se dressent presque perpendiculairement pareilles à de gigantesques murailles et la route du Maroc au Souss, qui n'est plus alors qu'un étroit sentier, contourne en escaladant ces pentes abruptes. Les montagnes franchies, on est en plein pays berbère. La constitution du sol est du grès bigarré et du schiste argileux. Le pays est fertile et propre à la culture. La kabyle du Ait-Bou-Amran est une des plus importantes du Souss; sa population est très dense et très industrielle. A chaque pas on rencontre des villages, et les terres ensemencées ainsi que les jardins verdoyants montrent le degré d'activité des habitants.

De tout temps le Souss avait excité la convoitise des sultans du Maroc, mais leurs entreprises belliqueuses avaient toujours échoué contre une cohésion et une solidarité admirables. De guerre lasse, les souverains du Moghreb avaient déposé toute attitude belligérante pour intriguer et acquérir par la persuasion une influence devenue impossible par les armes. Depuis cette époque les Berbères du Souss ont envoyé chaque année des cadeaux à titre purement courtois à S. M. shérifienne. Lorsque le sultan actuel Mouley-El-Hassan monta sur le trône, une ambition dévorante signala ses premiers actes et il rêva de faire des provinces du sud marocain, le plus beau fleuron de sa couronne. Il fit deux grandes expéditions. La première, en 1882, n'eut qu'un succès partiel et s'il ne put faire la conquête du pays en entier, du moins put-il imposer aux Berbères des caïds qui gouvernaient les provinces en son nom. Mais sur l'instigation de Still Houssein, le chef du Sidi-Hécham, les Kabyles ne

tardèrent pas à se soulever et un de leurs premiers actes de rébellion fut de chasser les gouverneurs marocains. Le sultan envahit une seconde fois le territoire du Souss à la tête d'une puissante armée, et il réussit à soumettre tous les pays révoltés. Cette expédition de 1886 fut le couronnement de l'œuvre de Mouley-El-Hassan, et l'empereur du Maroc vit sa puissance assise jusqu'aux confins du Sahara.

Aujourd'hui des garnisons nombreuses maintiennent l'ordre dans le pays conquis et, s'il se produit de temps en temps des soulèvements dans l'intérieur, ils ne sont que partiels et restreints à des contrées dont l'accès est très difficile aux armes de l'empereur. L'administration marocaine avec toutes ses exactions s'est abattue sur les Kabyles du Souss et du Ouad-Noun, et les gouverneurs du sultan oppriment les malheureux Berbères inhabiles à subir un tel joug.

De tout temps, en effet, la liberté avait habité leurs montagnes et avant l'invasion leur organisation sociale offrait l'exemple d'une forme de gouvernement sans analogie sans doute avec celui d'un autre État musulman.

C'était une sorte de république dans laquelle chaque kabyle indépendante l'une de l'autre s'administrait elle-même par l'élection de cheikhs. Ces cheikhs choisis parmi les plus riches et les plus influents ne percevaient ni dîme ni impôts. Leur rôle consistait à sauvegarder les privilèges du territoire vis-à-vis des autres kabyles et à intervenir comme arbitres dans les questions d'intérêt privé. Une telle organisation était le secret de la prospérité du pays et on comprendra combien a été néfaste pour les Berbères du Souss l'invasion marocaine.

Les Berbères connus sous le nom de Schleux sont, comme les Amarzigs du Riff, autochtones et exempts de mélange de sang arabe. Ils ont une langue et des coutumes différentes des Marocains leurs voisins et on trouve conservées chez eux des traditions qui sont certainement antérieures à la promulgation de l'Islam dans l'Afrique septentrionale. C'est

une population douce et tolérante qui par son activité forme un contraste frappant avec les autres peuples musulmans.

Les montagnes du Souss, qui forment en grande partie le contrefort de l'Anti-Atlas, sont très riches en minéraux, principalement en arséniate de cuivre et en plomb argentifère. On m'a signalé dans le Ait-Bou-Amran une mine de ce genre exploitée près d'Erckchich par les gens du sultan. Du reste de temps immémorial l'industrie métallurgique a primé dans le Souss et les ustensiles de cuivre ainsi que les fusils ciselés en argent fabriqués par les Berbères ont toujours eu une grande renommée. Mais les minéraux sont traités par des moyens très primitifs et depuis des siècles cette industrie n'a pas fait le moindre progrès. L'extraction est restée de même très en retard et ils en sont encore aujourd'hui réduits à exploiter les filons à ciel ouvert.

Après avoir franchi la chaîne de montagnes qui forme la limite naturelle du Souss et du Ouad-Noun on pénètre dans une région très accidentée et qui n'offre à la vue qu'une succession de collines et de vallées. C'est du reste l'aspect général du Ait-Bou-Amran. La route d'Agadir par Aglou et la côte suit d'abord une gorge longue et étroite bordée de kçours nombreux et de champs cultivés. On croise le Ouâd-Tiguizit et le Sok-el-Khremis ou marché du jeudi. Tout le pays est couvert d'arbustes au milieu desquels se distingue surtout l'arganier ou *Sideronylon spinosum* de Linné. C'est l'arbre typique du Souss et en plusieurs endroits il prend des proportions extraordinaires.

A une dizaine d'heures de marche au nord de Glimin sur la route d'Aglou, on croise une colline remarquable par son *mellah* ou village juif et, tout proche, la kasbah du Ait-Bou-Amran. Cette caserne construite au sommet d'une petite colline affecte la forme d'un parallélogramme. Les constructions sont très basses, entourées d'un mur d'enceinte et divisées par des cours nombreuses. La garnison marocaine de cette place se compose d'un millier d'hommes parmi lesquels

environ quatre cents cavaliers. Elle fournit le contingent nécessaire à toutes les villes du Ait-Bou-Amran et en particulier d'Ifni, d'Erckchich et d'Aglou sur la côte.

Dix heures de marche conduisent de la kasbah à Aglou. Dans le trajet on trouve le Sok-el-Arba (marché du mercredi). L'apparence du sol est toujours la même, sa constitution est de grès bigarré. Comme végétation l'argan domine. De plus, le pays est très arrosé et d'une fertilité remarquable. En plusieurs endroits on trouve de petits châteaux-forts bâtis sur des collines comme en Europe au moyen âge. Sur cette route on croise une koubba remarquable par sa fraîcheur et placée sous l'invocation de Sidi-Bou-Baker. A trois heures d'Aglou se trouve le château du gouverneur de la contrée.

En s'approchant d'Aglou le pays change d'aspect. Le long de la côte de l'Océan, sur une très vaste étendue, le sol est plan. Cette contrée est bordée au nord par les montagnes de l'Atlas, à l'est par les ramifications de l'Anti-Atlas, au sud par le Ait-Bou-Amran.

Une heure avant d'arriver à la ville on descend la dernière colline du Ait-Bou-Amran au pied de laquelle est située une zaouïa renommée qui est le siège d'un collège de tolbas et au milieu de laquelle est édifiée la koubba de Sidi-Ibrahim.

Aglou, situé à un kilomètre et demi environ de la mer, est entouré d'un mur d'enceinte et de jardins maraîchers magnifiques. Il est bâti près de deux collines séparées par l'*asif* (rivière en berbère) qui forme un ravin profond et devient torrent à l'époque des pluies. La colline sise au nord a son penchant sud couvert de maisons et elle est dominée par la kasbah (citadelle).

C'est une ville très commerçante. Son port était autrefois très renommé. Aujourd'hui elle n'a aucune relation extérieure par mer. Elle possède 800 habitations environ et sept mosquées sans minaret comme dans toutes les villes

du sud marocain. Les maisons sont de même bâties en terre séchée et elles ont la même forme que celles déjà signalées.

La distance qui sépare Aglou de Massa est de neuf heures de marche, la route passe non loin de la mer au milieu d'un pays plan et pierreux. La province est cependant fertile et on y trouve des villages nombreux. A trois heures de marche d'Aglou on rencontre à gauche près de la mer un village pêcheur. La route est bordée de part et d'autre par des kçours. En plusieurs endroits le sable recouvre le sol. Comme végétation des arbustes et principalement l'arganier.

Le daghmouss du Sahara y apparaît aussi en plusieurs endroits.

Avant d'arriver à Massa on traverse le Ouad-El-Rhaz qui a de l'eau courante toute l'année et une largeur de dix à quinze mètres. Ses bords sont couverts de dunes et un village important est construit près de ses berges sur la rive gauche. Massa, bâtie sur une petite hauteur, est entourée de jardins, son aspect est moins pittoresque qu'Aglou, la ville est cependant plus importante et couvre une vaste étendue de terrain. Elle est éloignée d'un kilomètre ou deux de la mer, mais des maisons éparpillées relient la ville à la plage. On estime à 12 ou 1,300 maisons le nombre d'habitations de Massa. Depuis la conquête le gouverneur marocain a construit une kasbah pour son usage personnel et ce palais aussi bien que celui du gouverneur indigène sont crépis à la chaux et se détachent sur le fond sombre de la ville.

Massa est encore très commerçante quoiqu'elle ait beaucoup perdu de sa splendeur passée. Au moyen âge sa réputation s'étendait jusqu'en Europe et les Génois venaient y acheter de l'or, des peaux, de la résine et de l'indigo.

Les foires du Souss, qui ont surtout lieu dans les villes de la côte, se tiennent dans le courant de mars et de tout côté on se rend à ces fameux *moggarts* (foires) berbères.

A deux heures nord de Massa on trouve sur la route un

village important qui est le siège d'un gouverneur marocain, c'est Glimi. Toute cette région est d'une fertilité extraordinaire ; elle est magnifique d'aspect et sa population est excessivement dense. La route qui se dirige vers Agadir est large, presque carrossable et forme un grand contraste avec les sentiers habituels du Maroc. Les arganiers atteignent dans cette région des proportions gigantesques. Avant d'atteindre l'Ouad-Souss on traverse une petite région sablonneuse et couverte de dunes, puis on parvient sur les bords de l'Ouad. Cette rivière serpente à travers une vallée merveilleuse comme aspect et fertilité, et il est difficile de trouver un paysage plus réjouissant à la vue.

Après avoir traversé l'Ouad-Souss on ne tarde pas à atteindre la kasbah du gouverneur de Xima, nom de la contrée. Auprès de la kasbah a lieu un marché hebdomadaire très important. Ici le pays est plus sec et très pierreux. Agadir-Iguidy est situé à trois heures environ du Ouad-Souss. C'est le point extrême au sud du Maroc où les Européens peuvent parvenir en sécurité quoiqu'aucun d'eux ne l'habite, le sultan ayant prohibé l'installation des chrétiens dans la ville. Agadir, construit au pied de l'Atlas, est dominé par une citadelle fort imposante. Elle est le siège d'une garnison nombreuse. Au sud d'Agadir est bâti le village nommé Fonti qui peut être considéré comme la banlieue de la ville. Sa situation au fond d'une large baie en fait un port magnifique qui n'est accessible qu'aux vents du sud-ouest. Agadir ayant été visité par un certain nombre de voyageurs et le pays situé au nord qui fait partie du Maroc proprement dit, étant généralement connu, c'est à ce point que j'arrêterai la description des pays compris dans mon itinéraire.

Mes aventures de voyage eurent pour épilogue une nouvelle captivité et une incarcération à la ville de Maroc. Voici les circonstances qui y donnèrent lieu ainsi que celles qui me permirent de recouvrer la liberté.

Comme je l'ai déjà dit, je contournai l'Atlas au cap Ghir

et, après avoir traversé le beau pays du Haha et les plaines stériles des Oulad-Bou-Sbah, j'arrivai à Marakesh (Maroc) sain et sauf.

Comme je l'avais promis au caïd Dagbman j'allai demander l'hospitalité à son frère Abidin de passage en cette ville. En même temps que moi arrivait à Maroc la légation anglaise dont le chef sir Kirby Green portait au sultan ses lettres de créance. Un des membres de la légation vint rendre visite à mon hôte Abidin. Nous nous rencontrâmes, nous nous reconnûmes et nous causâmes. J'appris de cette manière que personne ne connaissait mon arrivée au Maroc. Tout le monde, même à Mogador où notre consul faisait démarches sur démarches pour savoir de mes nouvelles, me croyait pour le moins en captivité dans le Sahara.

Le jeune Anglais prit congé de moi en portant la nouvelle de mon retour au ministre anglais. Jusqu'à ce moment j'avais voyagé comme musulman et c'est à ce travestissement que j'avais dû d'arriver au terme de mon entreprise. On rapporta au sultan les circonstances de mon entrevue avec le voyageur européen. Furieux d'apprendre qu'un chrétien était parvenu à traverser en sécurité les provinces du Souss et du Ouad-Noun l'empereur me fit incarcérer et river les fers aux pieds. Heureusement je pus faire parvenir de mes nouvelles au ministre anglais qui fit aussitôt des démarches et obtint mon relâchement. Avec la mission anglaise il me fut facile de gagner Mogador où notre excellent consul M. Lacoste me fit un accueil des plus empressés, et Saffi ou M. Allard, l'officier sanitaire, m'accorda une hospitalité toute écossaise pour me reposer de mes longues fatigues.

Tel est le résumé de ce voyage qui, comme je l'écrivais de Tanger au président de la Société de Géographie, commencé dans les fers s'est terminé dans les fers, et m'a valu avec ses alternatives de joies et de déceptions les plus grandes émotions qui soient réservées au voyageur.

Mais aujourd'hui j'ai oublié toutes les souffrances pour ne

considérer que les résultats acquis et, comme on a pu en juger par la relation que je viens de donner, si j'ai souffert, en somme j'ai fait une ample moisson de renseignements, et la satisfaction morale d'avoir rendu un service si modeste qu'il soit à la science géographique est ma plus belle et ma plus douce récompense.

Tribus nomades du Sahara occidental.

(Indépendants)

ISERGUÏN : *Iagouti, Narchif, Djemmil, Donati.* — Les Iserguïin divisés en 4 grandes familles ont leur territoire situé entre le O. Drâa au nord; les Schkarna à l'est; les Oulad Tydérarîn au sud et Tarfayâ à l'ouest. — Ils ont le caractère plus sociable que les autres nomades. C'est sur leur territoire que se trouve la plaine du Dourah au milieu de laquelle s'élève la nzéla élevée par les Donati. Voisins du Ouad-Noun, ils reconnaissent l'autorité du caïd Dâghman-Ould-Beyrouck, chef de cet État.

OULAD TYDÉRARÏN. — Territoire situé entre les Schkarna, les Iserguïin et le Saguiat-El-âmra. De mœurs assez paisibles, reconnaissent en partie l'influence de Ould-Beyrouck. Tribu importante.

OULAD SCHKARNA : *Oulad Sliman, Mounena, M'çaoud.* — Territoire situé entre les O. Moussa, les O. Tyderaryn, le Saguiat-El-âmra et le O. Drâa. La région qui confine le Saguiat est très fertile et cultivée en plusieurs points. Cheikh El Bel-Aymi.

TADJAKANTS : *Remadi, Dyouti, Oudyarath.* — Les Tadjakants, grande tribu divisée en trois importantes familles, bornés au nord par le Tekna, à l'ouest par les O. Moussa, au sud par les O. Houssa, et à l'est par les Oasar; sur la limite du Grand Désert. C'est sur leur territoire que s'élève la ville de Tindouf. La route de Timbouctou traverse leur ter-

ritoire en passant par Tindouf et rayonne dans l'Afrique septentrionale. Cheikh Ali.

OULAD EL OASAR. — Tribu féroce, à l'est des Tadjakants sur la frontière du Grand Désert. Vivent de rapines et de pillage.

OULAD HOUSSA. — Au sud-est du plateau d'El Hamâda, au sud de Tindouf sur la route de Timbouctou. Tribu assez paisible. Fournissent un grand contingent de guides de caravanes. Reconnassent le chef des Tadjakants.

REGUIBAT : *Oulad Moussa, Soudd, Guasem, Bouchât, O. Daoud, Talahât, O. Cheikh, Agouicha, O. Bou Réhim.* — Une des plus importantes tribus du Sahara occidental, d'origine shériffienne et fondée par Si Ahmed Er-Reguiby shériff. Bornés au nord par le Tekna, à l'est par le Grand Désert, au sud par les O. Delim, à l'est par les Laroussîin. La fraction des Oulad-Moussa est la famille la plus importante de la tribu et forme un clan indépendant. Les Reguibat fiers de leur origine, se croient d'une race plus noble et plus élevée que les autres tribus et ils sont généralement considérés. Ils ont les instincts moins féroces que leurs voisins et respectent les caravanes qui traversent leur territoire. Cheikh Ould Effriyit.

LAROUSSÏIN. — Comme les Reguibat d'origine shériffienne partagent avec ces derniers la noblesse du Sahara occidental. Leur territoire confine la rive gauche du Saguïat. Fiers et farouches, la plupart vivent de rapines. Craints et respectés, ils reconnaissent l'influence morale d'un saint personnage du nom de Si Daghmân Laroussi, qui habite l'embouchure du Saguïat.

OULAD DELIM se divisent en deux grandes fractions : les *Oulad Marouf* et les *Delim el Ahmar*. Les subdivisions sont : *O. El Gligui* (cheikh El Houfazi), *Oulad Molad, Oudouka* (Ahmeyer), *El Hamaya*, (Mohammed Abdallah, chef des Delim el Ahmar), *Shaker, Tegoueddy* (Sidi Baba), *Bou-Karsî, Bou-Hinde, Oulad Mansour, Bou Omar, Allab,*

Chouerh, Schïah. — Les O. Delïm, la plus importante tribu du Sahara occidental, sont craints de toutes les autres à cause de leurs instincts féroces et rapaces. D'origine Hassan. Bornés au nord par les Reguibat, à l'est par le Désert, au sud par l'Adrar, à l'ouest par le Sahel. Ils font de fréquentes invasions sur les territoires voisins où ils commettent toutes sortes de déprédations. La partie confinant l'Adrar est soumise au chef de cette régi

KDDÂ. — Le Kddâ est le territoire de la région Bojador. Il n'y a pas de clan spécial, les tribus y ont presque toutes des fractions. Il est habité surtout par des Ouad-Nounis, des Laroussïïn et des Filalis émigrés du Taflelt. C'est le Sahel. Il est la résidence habituelle du Cheikh Mël-Aynïn, grand shériff dont l'influence est prépondérante dans tout le Sahara occidental ¹.

FILALIS et OUAD-NOUNIS. — Habitent le Sahel et le Kddâ en particulier.

OULAD MECHDOUFF. — Sur la côte, au sud du Kddâ et au nord du Tiris. Comme tous les nomades, parcourent la côte atlantique, de mœurs pillardes. Tribu assez importante dont le chef actuel est le Cheikh El Koury.

OULAD BOU SBAH. — Au sud des O. Delim et du Tiris, émigrés il y a un demi-siècle de l'Atlas marocain; de mœurs sociables; aujourd'hui sous la domination du chef de l'Adrar, Cheikh Sidi Lalzdal.

OULAD SIDI MOHAMMED. — A l'est des O. Bou Sbâh, soumis au chef de l'Adrar depuis peu de temps, habitent la frontière du Grand Désert dans la région des Ouâdis. Cheikh Ould Chemmed.

MEIJANTS ou MAUGEANTS. — Habitaient autrefois la région

1. Je dis résidence habituelle car Mël-Aynïn comme tous les nomades parcourt les steppes. C'est ainsi que lors de ma captivité il se trouvait bien plus au sud, au nord du Tiris; dans la suite je l'ai rencontré sur les bords du Saguïat-el-Amra. En tout cas, il réside une grande partie de l'année dans le Kddâ.

du Kddâ, ont émigré plus au nord, et habitent le nord de Tarfayâh (région du cap Juby).

Toutes ces tribus sont nomades, elles ont pour limite le tropique du Cancer; au sud du Tropique les Maures sont sédentaires.

Le territoire de ces derniers n'a pas fait l'objet de mon exploration.

Productions du Sahara occidental.

Flore.

Chardons, — Artémises, — Buissons épineux, — Alfa.

Dans les Ouâdis : Légumineuses (spartum), — Graminées (stipacées), — Artémise de Judée (thym aromatique), — Absinthes.

Dans le Sud, près la frontière de l'Adrar : El atiplex halimus, — Crucifères, — El Cheyriamyris leonis, — Nitraria tridentata, — Tulj (acacia à gomme).

Dans le Nord : Epineux de la famille des aubépines, — Genêts, — Jujubiers nains, — Euphorbes, — (Ils près des rivières, — Roseaux, id.).

Faune.

Oiseaux : Aigle, — Faucon, — Autruche, — Hirondelle, — Passereaux.

Près de la côte : Courlis, — Macareux, — Héron, — Flamand.

Mammifères : Antilope, — Gazelle, — Lièvre, — Lapin, — Mulot.

Serpents : Céraste, — Caméléon, — Lézards.

Insectes : Dragons volants, — Tête de mort, — Coccinelle, — Fourmis (grosses), — Scorpions, — Araignées.

(Minéralogie)

Au point de vue métallurgique le Sahara occidental est

très pauvre et, sauf le sel gemme, je n'ai rencontré nulle part ces effleurements qui sont autant d'indices sur la richesse du sol.

Comme aperçu géologique, la nature du sol est dans le Sud : granitique, micacé, gneiss, feldspath ; à partir du cap Bojador, calcaire, crétacé ; dans le Tekna, roches primitives ; près du Saguia, argile et grès bigarré.

Climatologie — Sahara occidental.

(Résumé)

La saison des pluies est entre octobre et novembre. Dans quelques jours le Sahara change d'aspect : de sec qu'il était, il devient verdoyant.

Pendant huit mois de l'année, dans la région du cap Bojador, soufflent les vents nord-nord-est. D'octobre à février soufflent les vents du désert qui soulèvent les sables, déforment les dunes et alourdissent l'atmosphère.

On observe quelquefois des *halos*, et le *mirage* se produit fréquemment dans la région des dunes.

Il y a de grands écarts de température. De janvier à mai, la moyenne de la température diurne est 27 degrés centigrade ; pendant la nuit, à cause de la radiation qui s'exerce avec une grande intensité sur la surface siliceuse du sol, le thermomètre descend à + 4 degrés centigrade. Au mois de mai, à l'époque où j'ai quitté le Sahara, la température moyenne diurne était + 35 degrés centigrade et la température nocturne + 6 degrés.

NOUVELLES RECHERCHES
SUR
L'ORIGINE DU NOM D'AMÉRIQUE

PAR
JULES MARCOU

I

Introduction.

Quatre faits dominant et résument toute la question de l'origine du nom d'Amérique, savoir : 1° *Amerrique* est le nom indien des montagnes entre Juigalpa et Libertad, province de Chontales, qui séparent le lac de Nicaragua de la côte des Mosquitos. Il signifie en langue maya « le pays du vent » « le pays où le vent souffle toujours ».

2° Le prénom chrétien de Vespucci est *Alberico* en italien et en espagnol, *Albericus* en latin.

3° Jamais un prénom n'a été soumis à autant de variations et de combinaisons voulues ou inconscientes que celui de Vespucci. Une pareille confusion est sans parallèle, est unique dans l'histoire des hommes célèbres. Une fois le nom d'*Alberico* mis de côté, on n'a plus que des noms dont aucun n'existe dans les nomenclatures et les calendriers, pourtant si riches, des saints italiens et espagnols, et cela au temps de la plus grande ferveur et de la suprématie absolue du christianisme catholique romain. Enfin ajoutons qu'aucun de ces noms : *Americus*, *Amerrigo*, *Amerigo*, *Amérigo*, *Amergio*, *Americo*, *Almerigo*, *Albertutio*, *Almerico*, *Morigo*, *Damerigho*, *Armenico*, *Emeric*, *Aïmeric*, *Alméric* et *Améric*, n'est ni un diminutif, ni une altération usitée, soit en Italie, soit en Espagne, soit en

France, pour *Alberico, Albericus, Alberique, Albéric, Albert*.

4^e Enfin, avant 1507, date de la publication du nom d'*Americus* par Jean Basin, à Saint-Dié, ce nom ne se trouve dans aucun document imprimé, ni même dans aucun document manuscrit d'une authenticité reconnue et incontestable.

La publication de mon premier mémoire en 1875 : *Sur l'origine du nom d'Amérique* (*Bulletin de la Société de Géographie*, 6^e série, tome IX, p. 587, Paris), a pris le monde par surprise. On n'aime pas à changer des habitudes séculaires et devenues classiques. Toutefois l'intérêt qu'il a soulevé a été mis en évidence par des traductions *in extenso*, et des citations dans toutes les langues importantes.

Dans les pays de langue espagnole surtout, on a montré combien la solution que je donnais était goûtée, car on est allé jusqu'à publier mon mémoire, non seulement dans le *Boletín de la Sociedad geográfica de Madrid*, septembre 1883, et dans le *Boletín de la Sociedad geográfica Argentina de Buenos Ayres*, 1884, mais encore dans des journaux politiques, tels que le *Diario de la Marina* de la Havane, décembre 1882, et le *Diario de Centro-America* de Guatémala.

De nombreux comptes rendus et des extraits ont été publiés par des journaux et des revues en Amérique, en France, en Allemagne et en Italie; des objections et des doutes n'ont pas non plus manqué de se produire.

En général on peut dire qu'en Espagne et dans l'Amérique espagnole, l'origine indigène du nom du Nouveau Monde a été très bien accueillie; qu'il en a été de même aux États-Unis¹, à quatre ou cinq exceptions près, quelques savants ayant pensé que leur érudition leur faisait un devoir d'exprimer, les uns des scrupules, les autres des satires.

En France, en Allemagne et en Italie, on a manifesté,

1. Une traduction a été publiée dans *The Atlantic Monthly*, March, 1875, Boston, sous le titre de : *Origin of the name America*.

de l'incrédulité, des doutes et on a présenté des objections, à l'exception d'un petit nombre d'érudits, parmi lesquels je citerai M. Guido Cora, le géographe de Turin.

Nous allons passer en revue les critiques, examiner tous les documents qui touchent à la question, et nous avons l'espoir de montrer, par une accumulation de faits dont les conclusions paraissent inévitables et irrésistibles, l'origine réelle de ce nom très beau et très bien approprié d'*Amérique*, qui a été donné au Nouveau Monde.

II

Sierra Amerrique dans le Nicaragua. — Ses mines d'or. — Le naturaliste Thomas Belt. — Nouveaux noms de lieux de l'Amérique centrale terminés en *ique*, *ique* ou *ic*. — Absence de noms de montagnes dans tous les documents et dans les récits imprimés du xvi^e siècle. — Difficulté de trouver la vérité.

Un géologue et naturaliste de talent, feu Thomas Belt, auteur de *The Naturalist in Nicaragua*, London, 1874, dit que la chaîne de montagnes formant la ligne de partage des eaux, entre le lac de Nicaragua et la rivière Blewfields, se nomme la *Sierra Amerrique* ou *Amerrique Range*; qu'elle est formée de rochers semés de précipices, de falaises verticales et à pic, de massifs de roches isolées et en forme de pointe. Il parle de la terminaison en *tique* ou *rique* comme se rencontrant souvent dans les noms de lieu du Honduras, et pense que les Indiens Lenca ont été les anciens habitants de Chontales. Enfin Thomas Belt dit que l'or se trouve dans les veines ou filons de quartz, aux mines de Santo Domingo, San Benito, San Antonio et Consuelo, exploitées pendant trois années, de 1868 à 1871, sous sa direction, par la Compagnie : *Chontales Gold mining Company*, dont il était l'ingénieur. Il appuie sur ce qu'il n'y a pas de *placers* ou graviers alluviaux aurifères qui vailent la peine d'être exploités, montrant par là que l'or en a déjà

été enlevé précédemment par les Indiens ou les Espagnols.

Dans une lettre datée de Londres, 8 avril 1878, Thomas Belt me dit que lorsqu'il habitait à Libertad, au pied oriental des monts *Amerrique*, il avait été souvent frappé de la similitude de ce nom avec celui de tout le continent, mais qu'il n'y avait vu qu'une coïncidence. Il appuie sur la prononciation indienne du nom d'*Amerrique*, avec le doublement de la lettre *r*. « Les crêtes et sommets de cette Sierra sont, dit-il, dénudés et battus constamment par les vents violents qui viennent du Pacifique. »

Le docteur A. Le Plongeon de Merida (Yucatan), l'éru-dit qui a le mieux étudié les Indiens de l'Amérique centrale et spécialement la langue maya, m'a écrit, en date du 10 décembre 1881, que le nom *America* ou *Amerrique* signifie « un pays où le vent souffle toujours avec force », ou « le pays du vent » (*a country always windy*), et « que quelquefois la terminaison *iqque*, *ik* et *ika* veut dire non seulement vent, air, mais encore l'esprit qui respire, la vie ».

Dans mon premier mémoire de 1875, j'ai donné une liste de quinze noms de lieu, noms tirés des langues indiennes de l'Amérique centrale et se terminant tous en *iqque*, *ique*, ou *ic*. Cette finale s'épelle indifféremment *ic*, *ique* ou *iqque*; le *ch* à la fin d'un nom se prononce aussi comme un *k* ou un *c*. Voici en outre dix-neuf autres noms de lieu recueillis depuis lors, et qui se terminent de même : Tepich, Xoncanich et Cancabtic dans le Yucatan; Tenosique (Tabasco); Chirique, Tuquerrique ou Tucurrique, Bruzhik, Brunhik, Izguizhik, Berbazhik, Tayutique ou Tuyotique et Turiric dans le Costa-Rica; cerro de Cunchique (Salvador); Mizquic ou Mizquique (Mexique); Zapotitlic (Jalisco); Pitic et Saric (Sonora); Tajique (Nouveau-Mexique); et Munchique (Colombie). Enfin citons le nom de lieu Ameralik, pour un jord du Groenland près de Godthaab, par 64° 05' latitude nord et 51° de longitude.

Tout à côté des monts *Amerrique* du Nicaragua, on a

les monts *Lepaterrique* du Honduras. Faisons remarquer que tous les noms géographiques indiens sont descriptifs des lieux auxquels ils sont appliqués.

Enfin, il est utile de dire que dans tous les documents qui nous sont parvenus sur l'Amérique et qui datent du xvi^e siècle, soit qu'ils traitent de délimitations, concessions ou confiscations de propriétés par lettres patentes et cédulas royales, soit qu'ils contiennent des descriptions de provinces, ou même des explorations nouvelles, on ne trouve jamais un seul nom de chaînes de montagnes, de plateaux ni de plaines. On y trouve des noms de provinces, de villes, de pueblos, de rivières, de ports de mer, de baies, de caps, et quelquefois de vallées. Cette omission dans la géographie physique montre d'abord que cette science de description exacte et topographique d'un pays n'existait pas encore, et elle explique pourquoi le nom de Sierra Amerrique ne se rencontre dans aucun des documents anciens sur l'Amérique centrale¹.

Les incertitudes et les contradictions sur tout ce qui touche aux navigateurs et aux découvertes géographiques de la fin du xv^e siècle et des commencements du xvi^e sont si nombreuses que de Humboldt dit avec justesse : « On confondait alors, dans la chronologie des découvertes, les dates, les nations et les hommes². » Et si Sainte-Beuve a pu s'écrier, pour des événements et des hommes de notre siècle : « Oh ! que la vérité donne de mal à trouver et qu'elle rencontre de difficultés en chemin ! », qu'est-ce donc lorsque près de quatre siècles se sont écoulés ? Que faut-il pour démêler le vrai du faux et pour transformer en lumière de vagues lueurs ? Examiner de près, comparer et faire converger tout ce qui est à notre portée : d'une part, les éléments historiques imprimés à l'époque même ; d'autre part, les

1. *Costa Rica, Nicaragua y Panama en el siglo xvi*, etc., por D. Manuel M. de Peralta, in-8°, Paris, 1883.

2. *Examen critique*, vol. IV, p. 142.

manuscrits retrouvés, ou qui ont été imprimés longtemps après; enfin, se rendre un compte exact des conditions sociales de l'époque.

III

Premier voyage de Vespucci, 1497-98. — Son atterrissage près de la côte des Mosquitos. — Dernier voyage de Colombo, 1502-1503; son séjour au pied de la sierra *Amerrique*. — Miroir en or des Indiens de la côte des Mosquitos. — Raisons qui ont empêché Colombo de signaler la sierra *Amerrique* dans sa *Lettera rarissima*. — Cinquième voyage de Vespucci en 1505, à la côte des Mosquitos. — Le nom d'*Amerrique* rapporté par les équipages et les officiers de ces expéditions. — Schöner, dès 1515, déclare que le nom d'*Amerrique* (America) était déjà populaire.

Commençons par citer les voyages et les découvertes. Si l'on adopte l'opinion de Varnhagen¹, que Vespucci a accompli un premier voyage de 1497 à 1498, que le navire sur lequel il était embarqué a atterri d'abord dans le voisinage du cap Gracias á Dios, et que deux autres jours de navigation l'ont conduit au cap Camoron, sur la côte méridionale du Honduras, on voit par son récit, que les Caraïbes avaient un peu d'or, car ils portaient des ornements de ce métal que les indigènes disaient avoir pris à leurs voisins, avec lesquels ils étaient en guerre. Ces voisins sont encore à présent les Indiens de la côte des Mosquitos, au pied oriental des montagnes d'*Amerrique*. Il y a là une espèce de leur qui permet de supposer que Vespucci et ses compagnons ont pu être les premiers Européens qui aient entendu prononcer le nom d'*Amerrique*.

Cristoforo Colombo, dans son quatrième et dernier voyage, s'est arrêté assez longtemps, en 1502, à Cariä, près de l'embouchure du rio Blewfields, sur la côte des Mosquitos, en vue et au pied de la sierra *Amerrique*. Il y a réparé ses vaisseaux et laissé reposer ses équipages. Là, les Euro-

1. *Le premier voyage de Amerigo (sic) Vespucci*, Vienne, 1869.

péens ont vu des miroirs en or que les Indiens portaient comme ornements à leur cou. Interrogés souvent pour savoir d'où venait cet or, les Indiens désignèrent plusieurs pays qui en produisaient beaucoup. Colombo ne cite dans son récit que le nom de Veragua; mais il dit expressément que les Indiens nommèrent plusieurs autres localités très riches en or ¹. Ces Indiens vivant au pied oriental des monts *Amerrique*, à très peu de distance des mines d'or actuelles de Libertad ², il est impossible que le nom d'*Amerrique* n'ait pas été souvent prononcé par eux en réponse aux demandes incessantes des Européens, tous très avides d'avoir de l'or.

Il est bien connu, en effet, que le mobile principal et presque toujours unique de ces voyages de découvertes était la recherche de la fortune, et que la préoccupation à peu près exclusive des chefs aussi bien que des matelots était d'obtenir surtout le plus d'or possible.

Colombo ne tarissait pas en éloges sur l'or des pays qu'il avait découverts. C'est ainsi que, chaque fois qu'il entrait dans une grande ville d'Espagne, il faisait placer au cou d'un Indien d'Haïti qu'il avait amené avec lui, lors de son second voyage, une magnifique chaîne d'or, du poids de six cents *castellanos*. Dans un de ses rapports, il dit « qu'il avait mis de côté les morceaux d'or (pépites) gros comme des œufs de poule et d'oie, qu'il voulait porter à la cour d'Espagne, mais dont le commandeur Bobadilla l'a frustré ».

Après avoir quitté la région située au pied de la sierra d'*Amerrique*, Colombo atterrit à vingt-cinq lieues plus au

1. Colombo est connu pour l'extrême réserve qu'il a toujours mise dans ses rapports écrits et communiqués au gouvernement espagnol. Il craignait les calomnies, les fausses interprétations, et il se mettait d'avance à couvert, par un sentiment de prudence, d'ailleurs bien motivé.

2. En outre il existe des mines d'or à Juigalpa. Ce nom d'origine indienne et qui devrait s'écrire Huzgalpa, signifie *patrie de l'or*. Enfin le nom que les Indiens donnent à toute la côte des Mosquitos est Tazugalpa ou Taguzgalpa. *Galpa* veut dire *or*.

sud, dans le pays de Veragua, qu'il nomme dans son récit. Cette province parut à Colombo le pays où l'or était le plus abondant. Puis ce fut là qu'il eut la première indication de l'existence d'une mer à l'ouest (la mer du Sud). Ces deux considérations auront fixé dans son esprit le nom de Veragua, qui s'y sera empreint plus fortement que ceux des autres régions de la côte depuis le cap Gracias á Dios, et comme ce dernier voyage a été rédigé par Colombo lorsqu'il était vieux, infirme, dégoûté des injustices dont on l'abreuvait, il n'est pas étonnant que dans sa relation il n'ait pas cité tous les noms nouveaux, les noms barbares qu'il avait entendus des naturels avec lesquels il s'était trouvé en communication.

Aussi, de ce que le nom d'*Amerrique* ne se trouve pas dans la *Lettera rarissima*, l'on ne peut conclure que Colombo et ses compagnons de voyage ne l'aient pas entendu, ne l'aient pas répété souvent à leur retour en Europe; ce serait une supposition des moins probables, une supposition contraire à ce qui est advenu à tous les navigateurs et découvreurs de terres nouvelles, riches en or.

De Humboldt dit que dans les *Quatuor navigationes* de Vespucci, l'on ne trouve presque pas de renseignements géographiques, et il ajoute : « L'omission des faits et des dénominations de sites les plus mémorables, caractérise presque au même degré plusieurs des relations fragmentaires qui ont été publiées dans les premières années du seizième siècle¹. »

Étant admis le cinquième voyage de Vespucci le long des côtes de l'Amérique centrale en 1505², voyage pendant lequel il visita Veragua et la côte des Mosquitos, il est probable que ce navigateur s'arrêta aussi à l'embouchure du rio Blewfields, et qu'il communiqua avec les Indiens « à miroirs d'or » du pied oriental de la sierra d'*Amerrique*.

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 192 et p. 193.

2. *Nouvelles recherches sur les derniers voyages du navigateur florentin*, par F.-A. de Varnhagen, postface, p. 56.

Ainsi, de 1497 à 1505, nous avons trois indications historiques, à peu près certaines, des atterrissages et des communications des Espagnols sous les ordres de Colombo, de Pinson, de Solis ou de Cosa, ayant par deux fois Vespucci parmi eux. Que de raisons pour que des gens ayant tous la soif des richesses et surtout de l'or, aient entendu, puis rapporté en Europe, dans leurs conversations mille et mille fois répétées, le nom d'un des lieux les plus riches en or, c'est-à-dire le nom indigène d'*Amerrique* ! Telle est la raison principale qui a fait dire en 1515, à Schöner, qu'alors ce nom était déjà populaire et généralement employé.

IV

Documents imprimés avant 1507. — Première lettre ou troisième voyage de Vespucci. — Dix-neuf éditions, toutes avec le prénom *Albericus*. — Seconde lettre des quatre navigations de Vespucci ; édition italienne de 1506, avec le prénom *Amerigo*. — Autres éditions italiennes, allant jusqu'en 1519, avec le prénom *Alberico*.

Nous voici arrivé à l'examen des documents imprimés. Voyons d'abord ceux qui ont paru avant 1507, date de la fameuse *Cosmographiæ Introductio* du Gymnase vosgien. Ici, l'on sait à quoi s'en tenir, du moins pour ce qui concerne le titre des publications et le prénom donné à Vespucci ; car jusqu'en 1507, il n'y a aucune raison de soupçonner des altérations voulues ou inconscientes de ce prénom. Tout au plus pourrait-on invoquer des coquilles typographiques, ou des lectures défectueuses de manuscrits, pour la création d'un prénom estropié et boiteux.

Ainsi que le dit Varnhagen : « Du moment qu'il s'agit de connaître Vespucci par ses ouvrages mêmes, on entre dans le chaos, et le doute vous saisit de tous côtés. » Essayons de démêler le vrai du faux, en comparant les ouvrages publiés à la même époque.

M. Henry Harrisse, dans son excellent et bel ouvrage *Bibliotheca Americana vetustissima*, en deux volumes, le pre-

mier publié à New-York (1866), le second avec le sous-titre d'*Additions*, à Paris (1872), donne, avec le plus grand soin et une exactitude des plus louables, le titre de dix-neuf publications du troisième voyage ou première lettre de Vespucci, parues avant 1507. Eh bien, toutes portent comme prénom de Vespucci, le nom chrétien bien connu d'*Albericus*, sans variante. Le nom de Vespucci varie de la manière suivante : Vespucius, Vesputius, Vespucci, Vespuctius et Vesputius.

M. Harrisse dit qu'il existe, du troisième voyage de Vespucci accompli sous le drapeau portugais, onze éditions, en latin, sans lieu ni date (mais toutes publiées probablement dans la même année 1504-1505). Dans ce voyage, Vespucci, pour la première fois, déclare que les terres nouvellement découvertes doivent être appelées le *Nouveau Monde* « plus habité de peuples et d'animaux que notre Europe, que l'Asie ou l'Afrique¹ ».

La relation de ce voyage, adressée dans une langue autre que le latin (probablement la langue italienne), à Laurent Pier Francesco di Medicis qui habitait alors Paris, fut traduite en latin par un architecte italien, moine de Vérone, dominicain, alors employé à la construction du pont Notre-Dame et du Petit Pont à Paris, et qui se nommait Fra Giovanni del Giocondo. Certainement ces deux compatriotes italiens de Vespucci, surtout son ami et concitoyen florentin Médicis, devaient connaître exactement son prénom et, en employant *Albericus* ou *Alberico*, ils étaient bien autorisés et dûment compétents.

Après cette lettre de 1503, ou peut-être de la fin de 1502, — lettre bien authentique et indiscutable quant à sa publication répétée plusieurs fois et toujours avant 1507, — et quant au prénom *Albericus*, vient la seconde lettre du 4 septembre 1504, non moins authentique, mais dont la pre-

1. *Amerigo Vespucci*, par F.-A. de Varnhagen, Lima, 1865, folio (p. 13)

mière date de publication est douteuse. Écrite en un italien barbare, espagnolisé, elle est adressée au gonfalonier de Florence, Piero Soderini, ami de jeunesse et d'études de Vespucci.

Suivant Varnhagen, l'édition *princeps* est italienne; elle a été faite à Pescia, près de Florence, par Piero Pacini, en 1506. L'édition latine d'avril 1507¹, faite à Saint-Dié par le Gymnase vosgien, est une traduction exécutée par le chanoine Jean Basin sur un texte français; resté inconnu, de l'original en italien. Le titre italien est : *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi*, sans date.

C'est la première fois qu'un document imprimé de l'époque contient le prénom de Vespucci sous la forme d'*Amerigo*. Hâtons-nous de dire que les publications italiennes postérieures à 1506 et allant jusqu'à 1519, au nombre de quatre, ont toutes le prénom d'*Alberico*; que celle de 1521 a pour prénom *Albertutio*, et que ce n'est qu'à partir du panégyrique de Bandini en 1745, c'est-à-dire plus de deux siècles après, que les publications italiennes s'occupant spécialement de Vespucci, emploient le prénom orthographié *Amerigo*. Preuve bien évidente que le nom *Amerigo* y était peu connu et tout à fait insolite.

Ces deux lettres de Vespucci sont tout ce que nous avons de vraiment authentique, sans toutefois qu'on en connaisse les originaux évidemment perdus, ou qui n'existent plus.

V

Le singulier baptême de Saint-Dié en Lorraine, en 1507. — Recherches et opinions d'Alexandre de Humboldt. — *Amerigo* est-il un prénom, un surnom ou un sobriquet? — Vespucci le premier Américain.

C'est à Saint-Dié, petite ville perdue au pied occidental des Vosges, assez loin de Nancy, de Metz et de Strasbourg, et

1. La date est le 7 des calendes de mai 1507, c'est-à-dire le 25 avril de ladite année, d'après la rectification du calendrier.

qui ne se distingue qu'en ce qu'elle est le siège d'un évêché d'autant du *vir* siècle, évêché dû à la fondation d'un monastère par *Sanctus Deodatus* de Nevers, — c'est à Saint-Dié qu'en avril 1507 eut lieu ce qu'on a nommé « le singulier baptême du Nouveau Monde découvert par Cristoforo Colombo ».

Voici comment s'exprime Alexandre de Humboldt : « J'ai été assez heureux pour découvrir très récemment le nom et les rapports littéraires du personnage mystérieux qui le premier (en 1507) a proposé le nom d'*Amérique* pour désigner le Nouveau continent, et qui se cachait lui-même sous le nom *grécisé* d'*Hylacomylus*... » « Il résulte de mes recherches que, pour le moins, le nom d'Amérique a été inventé et répandu à l'insu de ce voyageur (Vespucci) ¹. » Ailleurs Humboldt dit : « Selon moi, Vespuce n'offre qu'un exemple de plus de cette dangereuse célébrité qu'une réunion fortuite de circonstances attache quelquefois aux hommes et aux choses ². » Et encore : « Il est probable que Vespuce n'a jamais su quelle dangereuse gloire on lui préparait à Saint-Dié, dans un petit endroit situé au pied des Vosges et dont vraisemblablement le nom même lui était inconnu. Jusqu'à l'époque de sa mort (à Séville, 22 février 1512), le nom *Amérique* employé comme dénomination d'un continent (*America*, *Amerige*, *Americi terra*) ne s'est trouvé imprimé que dans deux seuls ouvrages, dans la *Cosmographiæ Introductio* de Martin Waldseemüller et dans le *Globus Mundi*, etc. (Argentor., 1509). On n'a jusqu'ici aucune preuve d'un rapport *direct* de Waldseemüller, imprimeur de Saint-Dié, avec le navigateur florentin. Les *Quatuor Navigationes*, que nous possédons dans la *Cosmographie* du premier, sont traduites *de vulgari gallico in latinum* ³. »

Acceptant l'opinion de Varnhagen, que la deuxième lettre

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 33 et 34.

2. *Examen critique*, vol. V, p. 179.

3. *Examen critique*, vol. V, p. 206 et 207.

de Vespucci, en date de Lisbonne, 4 septembre 1504, a été d'abord publiée en italien, vers le commencement de 1506, à Pescia, nous avons là, pour la première fois, un document imprimé à l'époque même, et contenant le mot *Amerigo* comme prénom de Vespucci. Mais, il y a plus; c'est la première fois que dans un imprimé quelconque exécuté en Italie ou ailleurs, on trouve ce nom d'*Amerigo*, nom complètement inconnu jusqu'alors et n'existant pas dans la série de noms de saints employés comme prénoms.

Il est très important de remarquer que le quatrième et dernier voyage de Colombo a été exécuté de 1502 à 1503; qu'en septembre 1503, on connaissait en Europe le résultat de ce voyage par l'arrivée de deux subalternes, Mendes et Fiesco, envoyés de la Jamaïque par Colombo; et que Vespucci, qui vivait au milieu des marins et des pilotes, sa fréquentation ordinaire, a eu tout le temps de connaître les détails de ce voyage. Peut-être alors a-t-il entendu, et pour la seconde fois, prononcer le nom d'*Amerrique* comme celui d'un pays riche en or, si, en effet, dans son premier voyage de 1497, il a su, au cap Gracias á Dios, d'où venait l'or que les Indiens lui avaient montré.

Pourquoi et comment Vespucci, ayant jusqu'en 1504 porté le prénom d'*Alberico*, prénom chrétien parfaitement connu, lui a-t-il substitué le nom inconnu en Europe d'*Amerigo*? L'a-t-il pris comme surnom? ou bien était-ce véritablement son prénom? ou n'est-ce qu'un sobriquet que les marins des ports de la péninsule ibérique lui auront donné parce qu'il parlait avec persistance de l'*Amerrique*? Ce sont souvent des causes vulgaires et familières qui font donner de ces sobriquets¹ parmi les gens de mer; avec la

1. Un marin de ses amis, le capitaine Hojeda, le nomme *Morigo*, qui veut dire « ressemblant à un Maure ». A cette époque les Maures venaient d'être expulsés d'Espagne, et il en restait encore beaucoup qui s'étaient faits chrétiens par force. Vespucci en a-t-il fréquenté? ou bien avait-il le type mauresque?

dispersion de ceux qui les ont donnés et employés, l'origine s'en perd rapidement; mais les noms eux-mêmes subsistent, se transmettent de bouche en bouche et finissent par rester, sans qu'on puisse connaître leur point de départ.

L'impression que m'a laissée une étude prolongée de cette question, — impression personnelle, je me hâte de le dire, — c'est que, donné par d'autres ou pris par lui-même, le nom d'*Amerigo* a paru à Vespucci devoir le désigner mieux que n'eût fait le prénom commun d'*Alberico*. En effet, ce prénom d'*Amerigo* rappelait, par une désignation étrangère et par le nom de ce pays du Nouveau Monde, que lui, Vespucci, se distinguait de tous les autres Vespucci de Florence, comme étant le grand voyageur et l'explorateur des pays nouvellement découverts. En un mot, le nom d'*Amerigo* est plutôt un qualificatif qu'un prénom; donc on peut dire que Vespucci a été le premier à qui s'est appliqué un nom tiré du Nouveau Monde, nom qui s'est facilement transformé en *Americo*, comme vocable mieux approprié au mot d'origine *Amerrique*, et qu'en ce sens Vespucci est le premier *Américain*. C'est-à-dire qu'au lieu d'avoir eu l'honneur de donner son nom à la quatrième partie du monde, c'est lui, au contraire, qui en a tiré ce surnom devenu par l'usage le prénom qui l'a rendu si célèbre, et qu'il est le premier Européen qui ait eu cet honneur.

Ne dit-on pas aujourd'hui « Chinese Gordon » pour le héros et le martyr de Khartoum; « Congo Stanley » pour le grand voyageur et découvreur du cours du Congo? etc., etc. Pourquoi, en 1504, n'aurait-on pas dit « Amerigo Vespucci »? Pendant l'époque romaine n'a-t-on pas eu « Scipio Africanus », et bien d'autres?

Ce changement de prénom de Vespucci entre sa première lettre, dont la date doit être de mars ou avril 1503, et la seconde, de septembre 1504, est un fait incontestable, qu'on n'a pas fait ressortir jusqu'à présent, car on s'est contenté de

dire que le prénom de Vespucci a subi de nombreuses variantes. Comment n'en a-t-il pas été de même pour d'autres navigateurs? Est-ce que Colombo, Vasco de Gama, les Cabot, Cortez, Pizarro, Maghellan, Cartier, etc., etc., n'ont pas toujours gardé le même prénom? Seul Vespucci change son prénom et lui en substitue un autre, qui non seulement est inconnu en Europe, mais encore n'a d'analogie qu'avec un nom de lieu du centre du Nouveau Monde.

Tout ce qui vient d'être dit est fondé sur les documents imprimés à l'époque et dont l'authenticité est indiscutable. Plus tard nous parlerons des documents manuscrits, imprimés ou même autographiés, parus longtemps après, et qui donnent non seulement le nom *Amerigo*, mais encore le nom *Americus*; plusieurs de ces documents ont été forgés (ou du moins sont soupçonnés gravement de l'avoir été) pour satisfaire les amateurs d'autographes, ou les panégyristes à outrance qui ont créé une généalogie et des antécédents à un homme obscur, devenu célèbre longtemps après sa mort.

VI

La *Cosmographiæ Introductio* du Gymnase vosgien. — Citation des noms *Americo*, *Ame-rige*. — Explication d'Alexandre de Humboldt, qui regarde le nom *Americus* comme étant d'origine germanique. — Étymologies bizarres. — Traduction latine de la deuxième lettre de Vespucci, dite : *Quatuor Navigationes*, par le chanoine Jean Basin. — Rareté du petit livre de Saint-Dié. — D'Avezac et son livre « *Martin Hylacomylus Waltzemüller* ».

Nous voici arrivé au point le plus important, de l'avis de tous les critiques qui se sont occupés de la dénomination du Nouveau Monde, à l'apparition, en mai 1507, à Saint-Dié, de la *Cosmographiæ Introductio* du Gymnase vosgien, contenant : « un nom géographique inventé accidentellement loin de l'Espagne et inscrit sur les cartes par le manque de

publications sur les voyages de Colomb aux côtes de Paria et à Veragua ¹ ».

Je ne donnerai pas à présent, me réservant de le citer plus tard, le fameux passage tant de fois reproduit et toujours cité, comme le seul acte de baptême authentique du Nouveau Monde. Disons seulement qu'en marge de ce passage, on voit inscrit le nom *Americo*. Deux feuillets auparavant, au treizième feuillet signé C, dans le tirage ou l'édition de septembre 1507, que j'ai sous les yeux ², en face du passage : ... *et quarta orbis pars (quam quia Americus invenit Amerigen, etc.)*, le nom *Ame-rige* est inscrit sur deux lignes, dans la marge.

Humboldt, dit : « Les contemporains de Vespuce ont traduit *Amerigo* en latin, non par *Amalricus*, comme ils auraient dû le faire, mais par *Albericus*. » « Gomara, dans son *Histoire de l'Inde* (Çaragoza, 1551), réunit le nom italien au nom latin *Americo* ou *Alberico Vespucio* ³. » Mathurin du Redouer a confondu *Eméric*, *Aïmeric*, *Almeric* et *Alberic*. Et le grand panégyriste de Vespucci, l'abbé Bandini, prétend que l'oncle même de Vespucci le désignait sous le nom d'*Emericus* (Voir Bandini, p. xxviii).

Et comme, une fois lancé dans les explications plus ou moins fantaisistes, on ne pouvait aboutir ni avec l'italien, ni avec l'espagnol ; comme, d'ailleurs, Humboldt ignorait l'existence d'une région géographique du Nouveau Monde portant le nom indigène d'*Amerrique*, il s'est rejeté sur cette source inépuisable d'érudition, lorsqu'il s'agit de l'origine d'un nom propre, la langue allemande. Il n'hésite pas, avec son ami, le savant linguiste de Berlin, von der Hagen, à déclarer que le nom *Americus* est d'*origine germanique* ; ce dont, ajoute-t-il assez naïvement, « le cosmographe Hylacomylus, natif de l'Allemagne méridionale, ne se doutait

1. *Examen critique*, t. IV, p. 154.

2. Le bel exemplaire de M. Charles Deane, de Cambridge.

3. *Examen critique*, t. IV, p. 49, 50 et 51.

pas ¹ ». Il faut lire les pages 53 à 59 du volume IV de l'*Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent*, par Alexandre de Humboldt, pour avoir une idée de ce qu'il est possible d'imaginer en fait d'étymologies, où l'on fait intervenir les langues germaniques, y compris le haut allemand ancien, les langues romanes et enfin le sanscrit. Toute cette érudition afin d'expliquer un nom employé par de pauvres Indiens de la côte des Mosquitos pour désigner aux premiers navigateurs qui leur enlevaient leur or, la région d'*Amerrique*, d'où provenait ce métal dont les étrangers se montraient si avides !

Les *Quatuor Navigationes de la Cosmographiæ Introductio*, — ou la deuxième lettre de Vespucci, selon la désignation de Varnhagen, — ont été traduites du français en latin par le chanoine Jean Basin de Sandocourt (*Joannes Bassinus Sendacurius*) ou de Sendacour, d'après d'Avezac ². La première traduction en français de l'original en langue italienne, barbare et espagnolisée, est inconnue, ainsi que son auteur. Si elle a été publiée alors, soit en plaquette, soit en feuilles volantes, on n'en a, jusqu'à présent, retrouvé aucune trace.

Remarquons en passant que tout ce qui parvenait au docte gymnase de Saint-Dié venait de seconde et même de troisième main. De là des causes d'erreurs multipliées par l'inexactitude toujours chère aux poètes et aux cosmographes de la Renaissance, et qui expliquent, en partie du moins, celles qui émaillent le célèbre volume de Saint-Dié.

Jamais petit livre contenant plus de mystères et d'erreurs

1. *Examen critique*, t. IV, p. 52.

2. Entre Neufchâteau et Mirecourt, dans les Vosges, beaucoup de noms de lieux se terminent par *court*. C'est là que se trouve le village de *Sandocourt*, patrie de Jean Basin. J'ai adopté l'orthographe de la carte, dite de l'État-major, feuille 14 (Metz), échelle 1/320,000, au lieu des trois noms de *Sandaucourt*, *Sandacour* ou *Sendacour* donnés par d'Avezac.

n'a été publié. Là se trouve imprimé pour la première fois le nom latinisé de la moitié de la terre, le nom de tout l'hémisphère occidental. Et pour ajouter encore à la curiosité, cette plaquette est un véritable ouvrage d'amateur, un bel exemple du travail typographique des cinquante premières années de l'art de l'imprimerie. De plus il est rarissime. Aussi ce célèbre ouvrage a-t-il été le désespoir, le casse-tête, la convoitise, depuis un demi-siècle, de tous les bibliophiles américanistes.

Alexandre de Humboldt, qui le premier reconnut sa grande importance, dit que c'est l'œuvre à « titre bizarre d'un libraire (homme que l'on a regardé comme très obscur) de la petite ville de Saint-Dié en Lorraine¹ ». Le vicomte de Santarem le regarde comme « la source de toutes les erreurs » et « l'origine de tant d'injustices, de méprises et de confusions² ».

Humboldt, de Santarem, von Varnhagen, Harriette, Eyriès, Yéméniz, Chartener, Firmin-Didot, Brunet, Major, Lenox, Barlow, Brown, de Costa, Winsor, Deane³, Navarrete, Orozco, Uricoechea, etc., etc., tous les Américanistes des deux mondes ont examiné cette plaquette. On l'a tournée et retournée dans tous les sens. Jamais bijou — et c'en est un des plus rares et des plus magnifiques — n'a été regardé et étudié avec plus d'attention. Lorsqu'on a le bonheur de pouvoir en apercevoir un des douze ou quinze exemplaires qui existent, c'est avec appréhension qu'on le touche, et avec un certain respect mêlé d'une profonde curiosité qu'on en étudie les feuillets, les uns après les autres. Les prix atteints dans les dernières ventes à l'encan

1. *Examen critique*, t. IV, p. 98 et 99.

2. *Recherches sur Americ Vespucci*, Paris, 1842, p. 70.

3. M. Charles Deane a mis à ma disposition, avec beaucoup de complaisance, son bel exemplaire de la *Cosm. Introd.*, tirage de septembre 1507. Et M. Justin Winsor, avec non moins de libéralité, m'a fourni tous les renseignements et les livres de la riche bibliothèque de Harvard University à Cambridge, Massachusetts.

du troisième tirage — le moins rare — sont de 1700 et de 2000 francs. Pour une plaquette de cinquante-deux feuillets, petit in-4°, c'est un joli denier. Le premier tirage, l'exemplaire unique d'Eyriès, passé ensuite dans la bibliothèque de Yéméniz (de Lyon), s'il était mis en vente, monterait à 4000, 5000 francs et probablement plus haut encore.

Mais de tous les géographes bibliophiles, celui qui a le plus et le mieux étudié cet « ouvrage bizarre » est le savant Marie-Amand-Pascal de Castera Macaya d'Avezac. Dans un livre¹, qui lui fait le plus grand honneur, et que trop modeste, il n'a même pas signé, se contentant de ce titre « un géographe bibliophile », d'Avezac a presque épuisé le sujet. Aussi est-ce bien de la témérité de venir, après un tel maître, rouvrir des questions qu'on aurait pu regarder comme à jamais jugées. Il est vrai que d'Avezac, pas plus qu'Alexandre de Humboldt et que tant d'autres, n'a connu l'existence de la sierra d'*Amerrique*; et cela par la raison que Humboldt, si bien autorisé à le dire, a lui-même donnée, savoir : « Les pays découverts les premiers comme Veragua, etc., etc., sont aujourd'hui oubliés et presque déserts. »

Il faut dire aussi que d'Avezac, à l'exemple de tous ceux qui poursuivent et fouillent un sujet, a fini par faire de Waltzemüller une espèce de héros persécuté ou tout au moins maltraité, et qu'il s'est laissé emporter trop loin dans ses « causeries et digressions » sur un dessinateur de cartes, avec armes héraldiques très élaborées et enjolivées, Martin Hylacomylus, de Fribourg en Brisgau. Non seulement je ne partage pas son enthousiasme, mais encore je vais montrer que d'Avezac a été inconsciemment injuste dans ses critiques contre les membres du Gymnase vosgien, auxquels il ne rend pas assez justice.

1. *Martin Hylacomylus Waltzemüller; ses ouvrages et ses collaborateurs*, Paris, 1867, in-8°.

VII

Variété d'opinions sur la position occupée par Waltzemüller à Saint-Dié. — Il nous apprend lui-même qu'il y était prote d'imprimerie (*castigatore*), et dessinateur de cartes avec enjolivements d'armes héraldiques. — L'imprimerie de Saint-Dié au nom des Luds (Gauthier et Nicolas). — Personnel du Gymnase vosgien : les chanoines Gauthier Lud, Pierre de Blarru, Jean Basin et Laurent Pilades, et les laïques Nicolas Lud, Mathias Ringmann, Symphorien Champier et Jehan Aluys.

La première question qui se pose, et qui jusqu'ici n'a pas été résolue d'une manière satisfaisante et rigoureuse, est la suivante : quelle était la véritable position de Waltzemüller à Saint-Dié ?

On ignore quelle fut, jusqu'à l'année 1507, la vie de cet Allemand d'outre-Rhin. A cette date, Waltzemüller, qu'on trouve inscrit, le 7 décembre 1490, sur la matricule des étudiants de Fribourg, sous le nom de *Martinus Waltzemüller de Friburgo Constantiensis dyæcesis*, fit son apparition à Saint-Dié, où il avait été appelé par le chanoine Gaultier Lud, secrétaire du duc de Lorraine, le Mécène et le chef reconnu du Gymnase vosgien. Mais en quelle qualité y vint-il et qui était-il ?

Alexandre de Humboldt dit : « C'est un *homme obscur* qui allait manger des raisins en Lorraine, qui a inventé le nom d'Amérique¹. » On reconnaît là la grande imagination, avec une pointe humoristique, du célèbre auteur du *Cosmos*. Ailleurs Humboldt l'appelle « un *libraire* de la petite ville de Saint-Dié² » ; « Waldseemüller, *imprimeur* de Saint-Dié³ » ; « ...l'idée qui s'est présentée à un *savant* en Lorraine de vouloir appliquer en 1507, au Nouveau Monde, le

1. *Bull. de la Soc. de Géographie*. Paris, 1835, p. 411.

2. *Examen critique*, t. IV, p. 98.

3. *Examen critique*, t. V, p. 207.

nom d'Americe Vespuce ¹ »; « Hylacomylus avait établi peu avant 1507 une librairie » (*librariam officinam*²); enfin il le nomme encore un *professeur* de Lorraine et un *savant obscur*.

Varnhagen appelle Waltzemüller « un obscur géographe »³. Brunet, le célèbre amateur de livres et l'auteur du *Manuel du libraire*, dit que Waltzemüller était *imprimeur*. Suivant M. Harris, Waltzemüller était *professeur* au gymnase de Saint-Dié (*who held a professorship in the gymnasium of Saint-Dié*)⁴. Enfin d'Avezac en fait « un *mathématicien*, un *savant* laborieux et infatigable »⁵.

Voilà bien des titres et qualités. Eh bien ! le véritable titre manque, et c'est Waltzemüller lui-même qui va nous apprendre quelle était sa position à Saint-Dié.

La marque typographique du Gymnase vosgien, contenant le lieu et la date d'impression, se trouve à la fin de la *Cosmographiæ Introductio*, au bas de la dernière page. C'est une figure très simple, se détachant en blanc sur un *fond noir plein*, dont le *fac-simile* se trouve dans le *Manuel du libraire et de l'amateur de livres* ⁶ de J.-C. Brunet, indice certain de l'originalité et de la valeur de cette vignette.

En voici la description. Un rectangle dressé en potence, avec une bordure blanche, bordure en filet encadrée dans le noir. Dans ce rectangle, et se détachant en blanc, une double

1. *Examen critique*, t. V, p. 186.

2. *Examen critique*, t. IV, p. 106.

3. *Le premier voyage d'Amerigo (sic) Vespucci*, préface, p. 1, Vienne, 1869.

4. *Bibliotheca Americana vetustissima*, p. 94.

5. *Martin Hylacomylus*, p. 18, 23 et 25.

6. Tome II, col. 316, de la nouvelle édition. L'éditeur de la *Bibliotheca Americana vetustissima* d'Harris en a donné, en colophon, une espèce de parodie d'un goût douteux, substituant ses initiales et celles de New-York à celles de Saint-Dié. Enfin cette marque typographique remarquable se trouve reproduite en *fac-simile*, deux fois de suite, dans. *A Catalogue of Books... (Bibliotheca Americana) of J.-C. Brown, by J.-R. Bartlott*, vol. I, p. 32 et 33, Providence, 1875.

croix de Lorraine, reposant sur un cercle ayant un diamètre horizontal, avec un rayon faisant suite à la croix double et qui repose perpendiculairement sur le diamètre. Entre la plus grande branche de la croix et le cercle, les lettres majuscules S. et D. (Saint-Dié). Dans le cercle, de chaque côté du rayon perpendiculaire au diamètre, G. L. (Gaultier Lud) et N. L. (Nicolas Lud); enfin au-dessous du diamètre, en final très apparent, M. I. entrelacé (Martin Ilacomylus). Puis, sous la vignette, la date d'impression en caractères mobiles d'imprimerie.

Pour avoir l'explication de cette singulière marque typographique dont jusqu'à présent on n'a pas bien aperçu ni compris toutes les particularités, il faut consulter l'édition de la *Cosmographiæ Introductio* que Waltzemüller, mécontent de ce qui s'était passé à Saint-Dié, en mai et septembre 1507, fit imprimer à son compte, à Strasbourg, en 1509. Cette édition est close au *recto* du trente-deuxième feuillet, par la marque typographique suivante :

PRESSIT APUD ARGENTORA-
COS HOC OPUS INGENIOSUS VIR JOHANNES
GRUNINGER. ANNO POST NATUM SAL-
VATOREM SUPRA SESQUI MIL-
LESIMUM NONO.
JOANNE ADELPHO MULICHO ARGENTINENSI CASTIGATORE.

Ce prote ou correcteur était le médecin strasbourgeois, Jean Adelfus de Mühligen, un érudit devenu plus tard célèbre comme biographe de Frédéric Barberousse. Cette marque typographique, faite sous les yeux et pour la plaque de Waltzemüller, explique le mystère de celle de Saint-Dié.

Donnons ici une indication grossière de celle de Saint-Dié :

S.	D.
G. L.	N. L.
M. I.	

Les deux dernières lettres doivent être entrelacées.

Puis comparons-les. D'abord le nom de lieu : Strasbourg pour l'un, Saint-Dié pour l'autre. Puis le nom de l'imprimeur Jean Grüninger à Strasbourg, et des deux Lud à Saint-Dié.

Enfin, bien en vedette, tout au bas, le nom du correcteur, avec son titre de prote pour l'édition de Strasbourg, comme le monogramme Martin Ilacomylus, aussi tout au bas, bien en vue, nous montre la position véritable de Waltzemüller dans l'imprimerie de Saint-Dié, dont il était le prote ou *castigatore*, ainsi que de Mühlingen l'était de l'imprimerie de Strasbourg.

Cette explication est incontestable ; et je n'ai fait qu'une application légitime du procédé d'identification des fonctions par la position respective des marques typographiques de l'époque, et qui plus est, du même ouvrage fait par ou sous les yeux de la personne qui y était le plus intéressée.

L'imprimerie était au nom des Luds, dont l'un, Gaultier, l'avait installée, en faisait les frais et en était l'homme responsable devant le duc de Lorraine. Cela est si vrai, que dans l'*Histoire de Saint-Dié* par Gravier, le nom d'Hylacomylus ne se trouve nulle part, tandis que le chanoine Gaultier Lud est regardé comme le bienfaiteur de Saint-Dié, à cause de l'établissement de cette imprimerie qu'il dirigeait, dont il montrait avec fierté les productions qu'il appelle des *monuments* et qui étaient l'honneur de cette petite ville au pied « des cimes de la montagne de Vosge ».

La position de Waltzemüller à Saint-Dié était celle d'employé, de commis des Lud, de premier ou prote de l'imprimerie. Il ne faisait point partie du Gymnase vosgien. Le professeur Ringmann et Waltzemüller étant amis, il est possible que celui-ci soit venu à Saint-Dié sur la recommandation de celui-là. Bon prote (*castigatore*), ainsi que le prouve le premier tirage de la *Cosmographie* (exemplaire d'Eyriès)¹, habile dessinateur de cartes, qu'il ornait en outre de superbes armoiries des différents souverains, connaissant les mathématiques, Waltzemüller était un aide important et des plus utiles pour la Société du Gymnase vosgien. Mais ce n'était qu'un assistant, qu'un aide salarié, occupé à préparer des cartes pour une nouvelle édition de Ptolémée et à corriger les épreuves dans l'imprimerie des Luds.

Disons quelques mots du Gymnase vosgien. On y remarquait d'abord le chanoine Gaultier Lud, homme très généreux qui faisait des fondations pieuses, nous dit l'historien de Saint-Dié (Gravier, *Histoire de Saint-Dié*, pp. 203, 205, etc.), et qui s'efforçait de répandre les lumières et les connaissances autour de lui. Il devait être riche, ou tout au moins il disposait de fonds considérables que peut-être il tenait des libéralités de René II, duc de Lorraine, petit-fils du *bon roi René*, le protecteur des arts et de la littérature.

Le « facétieux chanoine » Gaultier Lud était le chef reconnu, « la cheville ouvrière, l'âme visible du Gymnase vosgien »². C'était ce qu'on appellerait aujourd'hui un géographe par goût et un patron de la géographie.

Puis venaient les chanoines Pierre de Blarru, auteur du poème national, la *Nancéide*, en vers latins; Jean Basin, de Sandocourt, éditeur posthume de *Nanceidos*, traducteur des *Quatuor Navigationes* de Vespucci, et auteur du livre

1. En disant la *Cosmographie*, nous entendons ici, comme en d'autres endroits de ce mémoire, la *Cosmographie Introductio* dont nous parlons.

2. Martin Hylacomylus, p. 19.

rarissime *Novus elegansque conficiendar. epistolar.*, etc.; et enfin Laurent Pilade, l'auteur de *Rusticiados* (la Guerre des paysans), devenu plus tard, après la dissolution du chapitre de Saint-Dié, curé de Corcieux près de Saint-Dié. Tous quatre faisaient partie, en qualité de chanoines et de prêtres, du chapitre collégial de Saint-Dié. Puis venaient des laïques: le riche et docte bourgeois Nicolas Lud, parent du chanoine Gaultier Lud, — suivant d'Avezac¹, son frère et son associé pour l'imprimerie. Lui aussi devait être un Mécène du Gymnase vosgien et un érudit, attendu que Jean Basin, dans son livre *Novus elegansque...*, l'appelle le « noble, considérable, magnifique et clarissime Nicolas Lud, bourgeois de Saint-Dié² ». C'était ensuite le professeur de géographie et de mathématiques, Mathias Ringmann (*Philesius*), du val d'Orbey près de Schelestadt en Alsace, auteur de la *Grammatica figurata* et du poème *Vosagus*. Plus jeune que les autres membres de l'association scientifico-littéraire de Saint-Dié, très actif, très spirituel, facétieux, farceur même, — en prenant ce mot dans le bon sens, — Ringmann, qui aimait à se parer du titre d'enfant du versant oriental des Vosges (*Vogesigena*), ne se faisait pas faute de plaisanter. Ainsi, dans l'élégie publiée une première fois en 1505, à Strasbourg, en tête de la plaquette contenant la première lettre d'Albericus Vespucius à Médicis, et reproduite en 1507 à Saint-Dié, *Philesius* avertit le lecteur de ne pas se faire un « nez de rhinocéros ! », emblème, suivant Martial, de grande moquerie chez les jeunes et les vieux Romains. Ringmann aimait fort à rimait; c'était le poète favori du Gymnase, surtout depuis la mort de Jean de Barro, en 1505. D'Avezac le nomme un *humaniste*, un *philologue*; Harriette un *poète*, un *érudit* (scholar); bien avant eux, Waltzemüller, dans la *Mar-*

1. *Martin Hylacomylus*, p. 73.

2. *Martin Hylacomylus*, p. 72.

garita philosophica de Gr. Reisch, 1508 et 1513, le disait « instruit en mathématiques » et « professeur de cosmographie à l'Université de Bâle ». C'était le boute-en-train du Gymnase, et celui qui donnait la note gaie. Né vers 1482, Ringmann mourut jeune, en 1511.

Enfin on cite encore, comme membres du *Gymnasium vosagense*, le médecin Symphorien Champier et le biographe Jean Aluys, auteur de la *Vie de René II, roi de Sicile et duc de Lorraine*.

De cette réunion de latinistes faisant de la géographie, mais fort peu au courant des découvertes des quinze dernières années, aussi ignorants des hommes que des faits et disposés à s'amuser de l'effet que leur livre ferait sur les lecteurs, est sortie la *Cosmographiæ Introductio*.

Maintenant que nous connaissons le personnel de cette « première Société de géographie française », le « Gymnase vosgien », arrivons à la plaquette.

VIII

Description de la *Cosmographiæ Introductio*; c'est une œuvre de collaboration. — Jean Basin en est le principal auteur. — Part qu'y prennent Ringmann et Gaultier Lud. — Waltzemüller, en sa qualité de prote, a l'arrangement matériel de l'ouvrage et dessine les figures. — Ses précautions pour s'assurer la propriété, comme s'il était l'auteur du livre. — Ringmann, avec la légèreté d'un poète, se fait son complice. — Accaparement de la *Cosmographiæ Introductio* par Waltzemüller. — Omission du nom de Jean Basin.

Le duc de Lorraine ayant fait remettre à l'association littéraire de Saint-Dié la version française de la fameuse plaquette italienne : *Lettera di Amerigo Vespucci delle Isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi. Data in Lisbona a di 4 di settembre 1504*, le chanoine-imprimeur Gaultier Lud pria instamment son collègue « le chanoine Jean Basin, l'insigne poète et non moins disert prosateur »,

d'en faire une traduction latine, à cause, dit-il, de « l'élégance caractéristique de son style »¹.

Cette lettre, dite deuxième lettre de Vespucci, était la pièce importante que l'association de Saint-Dié voulait publier, fondant sur cette publication un juste espoir de célébrité. Lud pensa que le Gymnase vosgien devait faire une espèce d'introduction, sous forme de notions élémentaires et de généralités géographiques, ou Cosmographie, comme on disait alors, introduction qui serait placée, en guise de livret, en avant des *Quatuor Navigationes*.

En sa double qualité de prote de l'imprimerie et de cartographe pour la préparation d'une grande édition qu'on projetait de la *Géographie de Ptolémée*, Waltzemüller réunit les contributions des membres du Gymnase; et ce fut lui qui fut chargé d'abord de l'arrangement matériel, puis qui acheva de mettre au point cette *Introductio*. D'Avezac pense que ce fut lui qui écrivit le livret; toutefois il ne dit pas que d'autres n'y ont point contribué.

Une étude de ce petit traité de géographie montre avec la plus grande évidence qu'il est le résultat des efforts de plusieurs personnes. Il manque d'abord d'unité et sa rédaction dénote, par la différence du style et de la forme, que plusieurs personnes ont dû y prendre part. C'est une introduction coupée par véritables hachures, qui manque de suite, et dont les morceaux sont cousus les uns aux autres.

Les huit premiers chapitres (on pourrait les appeler plutôt de simples paragraphes) sont principalement mathématiques; le neuvième est une description de la terre. Leur importance varie beaucoup. Les cinq premiers sont très courts, et se composent seulement de deux à quatre pages de texte. Ils paraissent avoir été écrits par Lud, peut-être avec l'aide de Waltzemüller comme son secrétaire. Le

1. *Martin Hylacomylus*, p. 26.

sixième chapitre est plus important; il a six pages et contient à la fin, à la page C, un passage sur le Nouveau Monde, avec le nom *Amerige* sur la marge, et des citations qui décèlent la main élégante de Jean Basin.

Le chapitre VIII, sur les vents, qui n'a que trois pages remplies de poésie et de citations, décèle le style et le caractère facétieux de Ringmann. Enfin le chapitre IX, de beaucoup le plus long et le plus important, de huit pages plus la sphère, indique par sa rédaction, d'abord que la fameuse phrase si souvent citée doit avoir été écrite par la même main qui a traduit en latin les *Quatuor Navigationes*; car elle en a l'élégance et le style coulant et poétique. Puis cette description de l'ancien monde en cinq pages de vers, d'une poésie un peu à la diable, rappelle tout à fait la manière de Ringmann dans sa pièce de vers élégiaque et très facétieuse au *verso* du feuillet du titre des *Quatuor Navigationes*. Facture, touche et aspect, tout montre que ces cinq pages sont de Philesius.

Le *proloquium* et l'appendice, en tout trois pages, paraissent être des deux Luds. Les cinq figures mathématiques, fort élémentaires, ont été exécutées probablement par le dessinateur Waltzemüller.

En résumé cette *Introductio* est composée de vingt feuillets, dont dix-neuf sont imprimés des deux côtés. Le dernier feuillet est le seul qui ne soit pas imprimé au *verso*. De plus, il y a la planche pliée ou « Planisphère » qui est imprimée au *verso*, ce qui fait en tout vingt-deux feuillets.

Dans ce petit opuscule ou traité élémentaire de géographie, le chanoine Jean Basin a rédigé tous les passages, au nombre de quatre, qui parlent des terres nouvellement découvertes et signalent le navigateur florentin Vespucci, ce qui était bien naturel, puisque, ayant traduit les *Quatuor Navigationes*, il était plus au courant qu'aucun autre membre du Gymnase vosgien de tout ce qui touchait au Nouveau Monde. Jean Basin est l'auteur du fameux passage

qui a donné à Waltzemüller toute sa célébrité. Non seulement l'élégance du style le dénote, mais plus tard nous signalerons d'autres preuves à l'appui de cette opinion.

Dans cette introduction, Philesius Ringmann a écrit toutes les pièces de vers. Enfin les deux Luds sont les auteurs de tout le reste dans l'édition de septembre 1507, sauf les cinq figures, travail manuel de Waltzemüller. Pour ce dernier, il n'a fourni que les quelques phrases enlevées par Lud du premier tirage, et qui en somme font bien peu de chose. Nous en parlerons plus loin.

Il paraît qu'avant l'impression, des difficultés s'étaient élevées entre Waltzemüller et les deux Luds, ainsi que le prouve la dédicace d'Hylacomylus, au second feuillet *Aij*, où il parle « d'intrigues de ses rivaux » : tout en admettant qu'il avait des collaborateurs, que toutefois il ne nomme point, Waltzemüller ne fait de place qu'à son ami Ringmann, qui a deux petites pièces de vers signées *Philesius*. La première adressée à l'Empereur, au *verso* du titre de l'Introduction; la seconde aux lecteurs, au *verso* du feuillet *bij*, avant le titre de la traduction latine des *Quatuor Navigationes*. La première est un décastichon empoulé et ridicule, se terminant par un éloge à brûle-pourpoint de « l'auteur qui avec un admirable talent a préparé ce présent traité général ». Évidemment Waltzemüller était un vaniteux, dénué de toute modestie. Pour Ringmann, toujours facétieux, il versifiait à tout propos et sur toute chose. C'était un poète facile, trop facile même. Remarquons qu'il a eu soin de rester dans le vague de la poésie, en disant seulement : « a préparé », au lieu de : « a exécuté ou écrit ce traité général ». Il y a là une nuance qui montre que c'était plutôt une direction et une préparation qu'un travail original.

La seconde pièce est composée de onze distiques de vers élégiaques, adressés aux géographes du xvi^e siècle. Ringmann l'avait déjà donnée et publiée, deux années auparavant, à Strasbourg, en tête de la première lettre de

Vespucci à Laurent Pierre François de Médicis, parue sous le titre de : *De ora antartica, etc., etc., imprim. de Mathias Hupfuff*, 1505. Seulement il avait donné alors à Vespucci le prénom d'*Albericus*, remplacé par celui d'*Americus* dans le livre de Saint-Dié. Il n'y regardait pas de si près; sa verve satirique et facétieuse était au-dessus des questions d'orthographe des noms propres; et, du moment que le chanoine Jean Basin avait trouvé bon d'employer le prénom d'*Americus* au lieu d'*Albericus*, Ringmann emboîtait le pas, sans sourciller. Comme tous les facétieux, c'était un homme de facile composition.

De Jean Basin, le traducteur des *Quatuor Navigationes*, l'auteur du décastichon élégamment versifié qui suit le titre, et de l'étrange bévue qui lui a fait placer la deuxième lettre de Vespucci, à l'adresse du roi René, duc de Lorraine, — de Jean Basin, l'auteur du prénom d'*Americus* donné pour la première fois à Vespucci, et du nom d'*America* aussi donné pour la première fois au Nouveau Monde, on ne dit pas un seul mot; on ne laisse même rien soupçonner. Le véritable auteur, celui de qui est venue toute la célébrité de ce petit livre de Saint-Dié, celui qui a baptisé le Nouveau Monde, n'est pas nommé! On ne rencontre même nulle part ses initiales. Jean Basin était homme aussi modeste que poète et littérateur élégant.

Pour les deux Luds, ils ne paraissent dans ce petit livre qu'avec leurs monogrammes, dans le colophon, et seulement comme imprimeurs.

Enfin, pour couronner le tout, Martin Waltzemüller, avec une audace inouïe, se donne pour l'auteur de l'ouvrage, sous le nom cacophonique de *Martinus Ilacomylus*, en ayant bien soin de se placer sous la protection de l'Empereur : *Divo Maximiliano Cesari*. On a là le premier exemple, depuis l'invention de l'imprimerie, de l'accaparement des travaux d'autrui, si souvent répété depuis lors. Seulement ici le cas est plus remarquable, venant d'un

inférieur, d'un employé qui s'est attribué la grosse part, aussi bien intellectuelle que matérielle. Habituellement c'est le contraire qui a lieu. Un chef, un savant renommé se fait aider par des collaborateurs, et sans vergogne s'empare de leurs travaux, se contentant, pour l'aide qu'ils lui ont donnée, de les nommer, soit dans l'introduction, soit dans la préface; quelquefois même il ne les nomme pas du tout.

Mais ici le prote d'une imprimerie¹ s'est, de sa propre autorité, arrogé le droit de placer son nom comme s'il était le seul auteur de l'ouvrage. Vaniteux à l'excès, vantard, prétentieux, ambitieux de renommée, Waltzemüller joue un triste rôle dans cette première production typographique de Saint-Dié. « Homme obscur », il aurait mieux fait de rester dans l'obscurité. Il s'est cru de taille à s'assimiler et à « digérer » les travaux géographiques du Gymnase vosgien. Comme détenteur des manuscrits de cette Société, metteur en pages et coordinateur des matériaux qu'on lui avait confiés, il s'est laissé aller à s'attribuer tout le mérite ou peu s'en faut.

Je ne puis partager la généreuse indignation de mon savant ami feu d'Avezac, qui accuse les associés de Waltze-

1. Les premiers ourriers imprimeurs avaient tous une très haute opinion de leur importance; et lorsqu'on les appelait dans de petites villes, telles que Saint-Dié, Salins, etc., etc., ils se regardaient comme des génies comparables aux héros de la fable. Ainsi, dans le premier livre imprimé à Salins en Franche-Comté, en 1484, il est dit en vers latins d'une facture des plus médiocres :

« La main de l'imprimeur qui accomplit le présent ouvrage,
Fut digne d'un Eacide et disposa des armes de Vulcain.
Des Prés, devenu l'Achille de cet art véritable,
etc., etc.....
A Salins, dans une vallée illustre (*sic*) par un renom herculéen,
etc., etc.....

Le premier livre imprimé en Franche-Comté, découvert et décrit.
par Auguste Castan (*Mémoires de la Soc. d'Emulation du Doubs*, 5^e série¹
tome IV, p. 52. Besançon, 1880).

Voilà un bel exemple de prétention et de vanité.

müller de l'avoir « dépouillé sans vergogne, sinon de la paternité même de son œuvre, au moins des signes extérieurs qui en contenaient la publique affirmation¹ ». Parlant de ce qu'il appelle l'édition originale, en réalité tout au plus un premier tirage des plus restreints, d'Avezac ajoute : « Cette édition originale était perfidement châtrée (un gros mot, bien gaulois!), et cartonnée de manière à faire disparaître des premiers feuillets toute mention du nom de l'auteur, sans laisser de traces accusatrices de cette odieuse mutilation². »

D'Avezac est allé beaucoup trop loin et s'est complètement trompé; mais tout en présentant une excuse, il montre clairement que, pour lui aussi, Waltzemüller n'était qu'un simple auxiliaire et un employé salarié par le chanoine Gaultier Lud. D'Avezac renverse les rôles; il se constitue le défenseur du spoliateur et du pirate contre ses victimes indignement jouées et complètement dépouillées. En réalité les Luds n'ont fait que remplacer les désignations individuelles que leur prote (*Castigatore*) avait faites en dehors de leur contrôle, — ils n'ont fait que les remplacer par la raison sociale de la Société en nom collectif, le *Gymnase vosgien* (*Gymnasium vosagense*). Une simple question de justice et d'honnêteté littéraire.

IX

Gaultier Lud supprime le premier tirage, congédie Waltzemüller, et dans le second tirage substitue au nom d'*Hylacomylus* celui du *Gymnase vosgien*. — Quelques altérations devenues nécessaires dans la *Cosmographiæ Introductio*. — Très petit nombre d'exemplaires du premier tirage ou édition *princeps*. — Le deuxième tirage avec la même date, mai 1507; sa grande rareté. — Les premiers imprimeurs et leurs œuvres. — Le troisième tirage de la plaquette de Saint-Dié, en septembre 1507. — Ces trois tirages ont été très limités.

Naturellement, lorsque Gaultier Lud eut entre les mains le premier exemplaire de la plaquette, on peut se faire une

1. *Martin Hylacomylus*, p. 59.

2. *Martin Hylacomylus*, p. 51.

idée de son étonnement et le son indignation. Vite il arrêta le tirage, — ce qui explique la grande rareté de la première édition, dont on ne connaît qu'un seul exemplaire; — et, soit qu'il n'y en eût que fort peu d'imprimés, soit que les Luds aient confisqué et détruit l'édition, ce qui est encore possible, on peut dire que ce premier tirage n'a pas été distribué, ni par conséquent mis en circulation.

Avec beaucoup de modération et de justice, Gaultier Lud se contenta de supprimer le nom de son prote *Martinus Ilacomilus* comme auteur; il le remplaça par le nom collectif *Gynnasium* (sic) *vosagense*, laissant le monogramme du prote dans la marque typographique; puis il retrancha le décastichon de Ringmann. De la dédicace de Waltzemüller il modifia certaines parties; en somme, ce ne sont que des variantes peu nombreuses, ayant pour but de remplacer l'ambitieux et accapareur Waltzemüller par les associés du Gymnase vosgien. Les deux premiers feuillets seulement furent l'objet des changements que je viens d'indiquer. La plaquette resta entière; pas un mot de la partie géographique ni des voyages de Vespucci ne fut modifié; l'on conserva la date primitive du 7 mai 1507.

Après ce beau coup, Waltzemüller fut congédié sur l'heure; l'absence du prote se reconnaît aux erreurs typographiques, d'abord du mot *Gynnasium* imprimé *Gynnasium* (deux *n*), et à certaines coquilles des feuillets cinquième et sixième qui tenaient au premier et au second feuillets, et qu'on réimprima en entier, non pas, comme le dit d'Avezac pour cacher « la mutilation », mais pour avoir une impression uniforme de ces quatre feuillets, avec un passage plus facile sous la presse.

Philesius Vagesigena (Ringmann) dut recevoir sa part de blâme, puisque son décastichon fut retranché; mais il était de si bonne composition qu'il n'en fit jamais rien paraître dans ses écrits imprimés depuis lors, reconnaissant ainsi la justice du procédé de Gaultier Lud, qui avait revendiqué le-

droits de l'association du Gymnase vosgien confisqués par *Hylacomylus*.

D'Avezac qui a tant contribué à nous faire connaître les divers tirages du célèbre livre de Saint-Dié et les autres travaux littéraires des membres du Gymnase vosgien, admet que Gaultier Lud, le chef reconnu du Gymnase, « l'éditeur payant », et l'imprimeur de Saint-Dié, en faisant des corrections au premier tirage, a eu pour « but direct, de recommander à la publique renommée l'œuvre commune du Gymnase vosgien, au lieu d'une œuvre personnelle de Waltzemüller¹ ». Seulement il pense que le second tirage a dû être forcément très réduit, par suite, dit-il, de la mise en circulation antérieure d'exemplaires intacts de l'édition originale ou premier tirage. Ce qui, ajoute-t-il, a bientôt amené une troisième édition, ou plutôt un tirage dont l'impression fut achevée le 4 des calendes de septembre 1507.

Ce troisième tirage n'est qu'une réimpression du second, seulement avec quelques différences dans la disposition typographique; la seule de quelque importance est la pagination des deux parties de l'œuvre, ayant chacune sa propre série de signatures en lettres. Ce qui fait que la plaquette est composée de deux parties distinctes et séparables, ce qui explique l'existence de quelques exemplaires isolés de l'une et de l'autre partie, formant chacune un livret par elle-même.

Cette manière de voir de d'Avezac ne supporte pas un examen attentif. Gaultier Lud qui avait fait venir l'imprimerie et qui était très occupé de plusieurs œuvres, tant de lui-même que de Jean Basin, de Ringmann et de Jehan Aluys, devait, comme imprimeur responsable, être très attentif à tout ce qui se passait dans son officine. Waltzemüller, sous un prétexte quelconque, aura retardé l'impression de la première feuille, afin de pouvoir modifier à son

1. *Martin Hylacomylus*, p. 54.

profit le texte du manuscrit arrêté par le Gymnase vosgien ; il n'aura produit le premier feuillet qu'au dernier moment, et lorsque toute la plaquette était prête, espérant bénéficier ainsi du fait accompli. Toutefois Lud a dû avoir entre les mains l'un des premiers exemplaires de la *Cosmographiæ Introductio*. Admettons que Ringmann en possédait un, soit en épreuves, soit en bonnes feuilles, et qu'il en fut de même de Waltzemüller ; voilà trois exemplaires dont l'existence peut être regardée comme à peu près certaine. Ajoutons trois autres exemplaires, qui ont pu être donnés à Jean Basin, à Nicolas Lud et à un autre membre du Gymnase vosgien, et l'on aura la totalité des exemplaires en circulation de l'édition *princeps*.

Très mécontent de la tentative d'absorption de l'œuvre commune par son prote et assistant cartographe, Lud arrêta sur le champ la plaquette, qui n'a pu avoir de circulation en dehors du petit groupe du Gymnase. Car il faut se rappeler, — même en supposant que des exemplaires aient pu être détournés par Waltzemüller, — qu'il n'y avait pas alors de poste régulière, et que les communications de Saint-Dié avec le reste du monde étaient rares et difficiles. De là nous pouvons conclure avec une certitude presque entière que le premier tirage n'a pas été mis en circulation. Le chanoine Lud changea sur-le-champ les deux premiers feuillets ; et c'est avec cette deuxième émission ou tirage qu'a été faite la première mise en circulation du livre.

Combien avait-on imprimé d'exemplaires ? Nous n'en savons rien, en l'absence des comptes de l'imprimerie des Luds ; mais nous pouvons faire des conjectures probables et plausibles.

Les premiers imprimeurs voyageaient avec un matériel ambulant, presque exclusivement employés par le clergé, plus riche et plus instruit qu'aucune autre classe de la population. Des chanoines, des évêques faisaient imprimer surtout des œuvres religieuses ; et comme c'étaient des

dépenses entièrement de luxe, il en résultait de véritables livres d'amateurs, livres tirés sur beau papier à un petit nombre d'exemplaires, avec grandes lettres majuscules enluminées au pinceau. On a des exemples bien constatés de tels livres imprimés seulement à deux ou trois exemplaires. Leur besogne achevée, les imprimeurs emballaient leur matériel et le transportaient ailleurs. L'imprimerie de Saint-Dié n'a probablement pas eu d'autre origine. Les Luds l'auront achetée, à cause du grand nombre de travaux que le Gymnase vosgien avait en vue. Toutefois après 1510, il n'y a plus aucune trace de cette imprimerie dont l'existence n'a duré que trois ans.

Quand on parle d'édition, surtout pour ces imprimeries de riches amateurs dans les petites villes, il ne faut pas penser à ce qu'on entend de nos jours par cette expression. Il nes'agit ni de centaines, encore moins de milliers, mais seulement de demi-douzaines et de douzaines d'exemplaires. Ces supérieurs et grands seigneurs d'évêchés, de chapitres collégiaux, d'abbayes et d'ordres religieux, ne vendaient pas les livres qu'ils faisaient imprimer; ils les offraient en cadeau à leurs amis et correspondants. Gaultier Lud, chanoine du chapitre collégial de Saint-Dié, et de plus secrétaire du duc de Lorraine, était un grand seigneur. Aussi ce premier livre de la *Cosmographiæ Introductio*, sorti de ses presses, est vraiment un livre d'amateur; en supposant que les deux premiers tirages de mai 1507 furent de deux à trois douzaines d'exemplaires, on ne peut guère s'éloigner de la vérité. Mettons trente-six exemplaires, sur lesquels six sont restés intacts, et forment l'édition originale ou *princeps*. De ces trente-six exemplaires, combien en connaît-on aujourd'hui? Un seul de l'édition *princeps*, et trois ou peut-être quatre du second tirage. Citons en passant cet axiome des bibliophiles: « Les livres *vraiment rares* sont ceux qui ont été tirés à peu d'exemplaires. » (*Guide du libraire antiquaire et du bibliophile*, par Jules Richard.)

Ainsi, d'après notre manière de voir, la seconde édition de la *Cosmographie* de Saint-Dié a été la première mise en circulation par le Gymnase vosgien. Ce second tirage une fois épuisé, Gaultier Lud réimprima l'ouvrage, et, le 4 septembre 1507, on en fit une nouvelle édition à plusieurs douzaines d'exemplaires, disons six douzaines, ou 72 exemplaires — chiffre bien fort pour l'époque et pour un livre d'amateur¹; — ce troisième tirage fut le plus connu, et devint réellement l'œuvre géographique du petit cénacle de Saint-Dié. C'est ce tirage qui nous est parvenu en plus grand nombre; on en connaît aujourd'hui dix ou douze exemplaires, dont quatre se trouvent aux États-Unis, et sur ces quatre, deux sont à Cambridge dans le Massachusetts.

En somme nous voyons que les trois éditions de la *Cosmographie* de 1507 n'ont donné au plus qu'une centaine d'exemplaires, chiffre qui ne permet pas de dire, ainsi que l'a soutenu un de nos contradicteurs et critiques, qu'un livre ayant eu trois éditions dans la même année ne devait pas être rare; bien moins encore peut-on dire, avec un autre critique, que ce livre a rempli l'Europe.

S'il en était besoin, deux géographes et historiens du xvi^e siècle nous serviraient à montrer combien il y a exagération, et presque ridicule, à parler d'une grande circulation de ce livre de Saint-Dié, ou même de toutes les éditions de Strasbourg et de Lyon réunies (1507, 1509 et 1518). Ainsi le grand ouvrage d'Oviedo : *Historia general de las Indias*, Séville, 1535, ne fait aucune allusion à la fameuse

1. Une édition de 500 exemplaires était regardée alors, et même plus d'un siècle après, comme un *maximum* très rarement atteint, qui correspondrait aujourd'hui à une édition de 25 à 30 000 exemplaires. En géographie, il n'y a que des Ptolémée, des Münster et des Ortelius, dont les éditions aient atteint le chiffre de 500 exemplaires; on les citait comme des tirages hors ligne. Jules Philippe dans son livre : *Origines de l'imprimerie à Paris*, nous dit que les premiers ouvrages n'étaient tirés qu'à quarante et cinquante exemplaires. Il cite un Saluste tiré à deux cents exemplaires, en 1470.

plaque du Gymnase vosgien ; il ignore même totalement Vespucci, et cela à Séville où ce dernier vécut et mourut. De son côté, Abraham Ortelius, de l'avis de tous le plus grand géographe du siècle, — quoiqu'il cite deux ouvrages d'Ilacomylus, — ne mentionne, ni la *Cosmographiæ Introductio*, ni la mappemonde ou planisphère de Waltzemüller. Pour lui ce géographe est si obscur, que, dans la précieuse liste des ouvrages géographiques insérée au commencement de son *Theatrum orbis terrarum*, 1570, il dit : « Martin Ilacomylus, Fribourgeois, dont nous avons une carte d'Europe imprimée quelque part en Allemagne », et « Martin Waldseemüller, carte universelle nautique, ou, comme on dit vulgairement, marine, publiée en Allemagne. Je pense que celui-ci est le même qu'Ilacomylus qui précède. » Nulle part il ne fait allusion à la *Cosmographiæ Introductio*, ni au baptême géographique du Nouveau Monde à Saint-Dié.

Waltzemüller fait réimprimer à Strasbourg, en 1509, la *Cosmographiæ Introductio*. — Il se l'approprie et commet le premier acte de contre-façon et de piraterie littéraire, connu depuis l'invention de l'imprimerie. — Différences avec les tirages de Saint-Dié. — Ignorance des découvertes géographiques de l'époque par les géographes de Saint-Dié et de Strasbourg.

Un audacieux, avide de renommée comme Waltzemüller, ne pouvait accepter si facilement la perte de son emploi à Saint-Dié et la radiation de son nom, comme seul auteur de l'œuvre de la Société du Gymnase vosgien. Obstiné et persistant, à l'instar de ses compatriotes du Schwarzwald, il ne voulut pas se soumettre à ces Welches des Vosges, qu'il avait cru pouvoir tondre sans vergogne ; et, deux années après, en 1509, il fit imprimer à Strasbourg par Jean Grüniger une édition de la *Cosmographiæ Introductio*, et des *Quatuor Navigationes*, d'après le premier tirage de Saint-

Dié, avec son nom bien en tête de la deuxième page portant la signature *Aij*. Le titre très visible, placé dans le but d'attirer l'attention, est :

ANTELOQUIUM
DIVO MAXIMILIANO
LESARI (*sic*) AUGUSTO MARTINUS
ILACOMILUS FELICITATEM
OPTAT.

Il y a quelques légers changements et interversions. La plaquette n'a que trente-deux feuillets dont dix-huit sont occupés par les *Quatuor Navigationes*, traduction du modeste Jean Basin, dont le nom ne se trouve nulle part.

La partie matérielle est exécutée avec plus d'intelligence que les tirages ou éditions de Saint-Dié. Les têtes de chapitres, qu'on a de la peine à trouver dans les exemplaires de Saint-Dié, sont très visibles et ressortent bien dans ceux de Strasbourg. De plus le chapitre iv, marqué *Caput quintum*, par erreur, à Saint-Dié, est désigné par *Caput IIII*, se distinguant de tous les autres chapitres dans l'édition de Strasbourg, en ce qu'il est indiqué en chiffres romains, tandis que les autres sont marqués au moyen de chiffres arabes. Cette distinction a été faite avec intention.

Les signatures des *Quatuor Navigationes* se continuent avec celles de la *Cosmographie*, contrairement à ce qui a été fait dans le troisième tirage de Saint-Dié. En sorte que l'édition de Strasbourg n'est pas formée de deux parties distinctes, qui pourraient être séparées et constituer des plaquettes spéciales.

Les types ou caractères d'imprimerie employés à Strasbourg sont plus petits et bien moins beaux que ceux de Saint-Dié; en outre ils sont fatigués et montrent en plusieurs endroits une usure bien caractérisée. Les lignes sont moins espacées. Le papier est de qualité inférieure. En somme, cette édition de Strasbourg indique une plaquette ou brochure, exécutée à bon marché, et qui n'a pas le cachet de

livre d'amateur, si caractéristique des tirages de Saint-Dié.

Waltzemüller regardait à la dépense; il ne fit qu'un tirage limité, lequel a dû rester dans les environs du chiffre des tirages de Saint-Dié, si nous en jugeons par le petit nombre d'exemplaires qui existent aujourd'hui, nombre égal à celui des exemplaires de Saint-Dié, bien que ceux-ci soient de deux années moins anciens. Waltzemüller aura distribué l'ouvrage aux mêmes personnes qui avaient déjà reçu celui du Gymnase vosgien, personnes qu'il devait connaître, soit par lui-même, soit par son ami Ringmann — et il aura fait cette distribution afin de contrecarrer les trop modestes Vosgiens et de maintenir sa première tentative d'accaparement de leurs travaux.

Il est heureux que Waltzemüller ait pris le parti de publier à ses frais ou tout au moins entièrement par lui-même, le travail commun des associés de Saint-Dié; autrement on aurait pu le prendre pour une victime, ainsi que l'a pensé d'Avezac. Mais, avec cette édition sous les yeux, il est impossible de ne pas voir l'esprit d'accaparement et d'ambition vaniteuse qui animait Waltzemüller. De nos jours on la nommerait une contrefaçon et même quelque chose de plus. En 1509, il y avait absence complète de lois protégeant la propriété littéraire. Waltzemüller, en s'appropriant l'œuvre du Gymnase vosgien, a donc été plus qu'un contrefacteur; il a été un plagiaire, un véritable pirate. On voit combien il est injuste d'appeler la *Cosmographiæ Introductio* la « Cosmographie de Waltzemüller », ou « l'ouvrage d'Ilacomylus ». Il y a là une grave atteinte portée à la propriété littéraire et scientifique, fait qu'il était important de signaler.

Avant d'arriver aux deux noms *Americus* et *America*, qui ont rendu cette plaquette si célèbre, disons que le petit traité de géographie qui en forme l'introduction ou première partie, est d'une facture médiocre. Il montre, de la part des personnes qui l'ont rédigé, une connaissance

peu étendue de l'état réel de la géographie au commencement du xvi^e siècle, comme cela, d'ailleurs, devait arriver à des érudits d'une petite ville perdue dans les Vosges et très éloignée des ports de mer. Ces gens ne savaient rien de Cristoforo Colombo ni des Cabots, et à peu près rien non plus des découvertes portugaises. Pour les notions ptoléméennes, ils essayaient de se mettre au courant en se procurant des copies des textes les plus complets de Ptolémée. Rien d'original; en somme un travail élémentaire, dont le seul mérite était de donner une édition latine de la deuxième lettre de Vespucci, édition plus facile à lire que dans la langue d'un italien barbare, comme l'était celle de 1506.

(A suivre.)

LETTRE DU GÉNÉRAL J.-T. WALKER

Ancien « Surveyor general » de l'Inde

A PROPOS

DE LA NOTICE DE M. DE RHINS SUR LE THIBET¹

Londres, 3 février 1888.

Tout récemment j'ai eu le plaisir de recevoir de vous la nouvelle que la Société de géographie de Paris m'avait fait l'honneur de me nommer membre correspondant étranger. En même temps vous étiez assez bon pour m'envoyer la série complète des *Comptes-rendus* et des *Bulletins* de l'année passée.

Dans ces derniers j'ai trouvé le *Mémoire* géographique de M. Dutreuil de Rhins sur le Thibet oriental, et je me suis mis à le lire avec un grand intérêt comme géographe orientaliste; mais mon intérêt s'est changé bien vite en surprise et même en froissement quand je suis arrivé à la section X, au complément de l'étude géographique.

Évidemment M. Dutreuil de Rhins pense avoir découvert que le Ken Pou Gak Bo, rivière du Thibet, est la source de l'Iraouady de Birmanie. Presque en même temps que lui, un Anglais, M. Robert Gordon, émettait, de son côté, l'idée que le Yarou Tsan Po, rivière du Thibet, était la source de l'Iraouady; il a soutenu son hypothèse avec une chaleureuse tenacité dans un mémoire lu par lui devant la *Royal Geographical Society* de Londres, en 1885 (*Proceedings*, n° de mai 1885).

C'est alors que j'eus l'occasion de combattre sa théorie, en affirmant que le Yarou Tsan Po était la principale source du Brahmapoutre. Sur ce dernier point M. de Rhins est

1. Voir *Bulletin de la Société de Géographie*, 2^e et 3^e trimestres 1887.

d'accord avec moi, mais non pour les mêmes raisons. Mon principal argument était basé sur le fait certifié par le Pandit A-K dans le cours de son mémorable voyage à travers le Thibet, de 1878 à 1882, savoir que le Lohit-Brahmapoutre, qui entre dans l'Assam oriental près du fameux Brahmakund, prend naissance dans les chaînes des montagnes situées immédiatement à l'ouest du Lu-tse-kiang ou Lu, rivière du Thibet; par conséquent toutes les rivières thibétaines à l'ouest du Lu doivent joindre le Brahmapoutre et il est impossible qu'elles courent se jeter dans l'Iraouady.

Cet argument est donc fatal pour la théorie de M. de Rhins sur le Ken Pou Gak Bo river. M. de Rhins en conclut que l'Indian Survey Department, dont j'ai eu l'honneur d'avoir la direction pendant de longues années, falsifie de parti pris le relevé topographique du Pandit, dans des intentions et avec des arrières-pensées « économique-diplomatiques ».

« Je ne veux pas, dit-il, dans un mémoire purement géographique, m'étendre sur ce sujet, parce qu'il me faudrait montrer à quelle considération politique ou diplomatique on a obéi en cette occasion; mais qu'il me soit permis de regretter qu'un établissement aussi distingué que le service topographique de l'Inde ne se renferme pas dans son rôle scientifique, et qu'il ne laisse pas à d'autres le soin de faire ce que, par euphémisme, nous appellerons de la géographie économique-diplomatique ».

Le travail de M. Dutreuil de Rhins était déjà écrit en 1886, et envoyé à votre Société à peu près un an avant d'être publié, et avant que l'auteur eût pu apprendre par mon mémoire *On the Lu River of Thibet* (*Proceedings*, n° de juillet 1887), qu'il n'y avait plus le moindre doute possible sur les sources du Lohit-Brahmapoutre. En effet cette rivière a été récemment remontée vers l'est, depuis l'Assam, par M. Needham et le capitaine Molesworth; ces deux officiers se sont avancés dans le bassin du Lohit, au delà et en aval

du point où la rivière avait été relevée comme rivière Dzayul par le Pandit voyageant vers l'ouest.

Mais lorsque M. Dutreuil de Rhins eut mon mémoire entre les mains, il en fit le sujet d'un article de revue publié dans les *Comptes-rendus* de votre Société (6 janvier 1888). Il y conteste ma supposition, que la rivière Lu soit la source de l'Iraouady, mais en omettant de mentionner le fait vraiment important au sujet du Lohit-Brahmapoutre, fait qui détruit sa théorie du Ken Pou Gak Po. En effet mon mémoire ne se borne pas à la question de savoir si la rivière Lu est la source de l'Iraouady ou celle du Salouen ; il donne encore un précis des informations qui existent actuellement sur le Lohit Brahmapoutre. Ce que je dis de la rivière Lu n'a aucun rapport avec le Lohit, ni aucune portée pour la question de Ken Pou Gak Po. Je m'en réfère à la théorie de M. Robert Gordon, que le Yarou Tsan Po est la source de l'Iraouady, et je dis que « si l'on doit attribuer une importance quelconque à ses laborieuses investigations sur le volume d'eau de l'Iraouady, comme démontrant la nécessité pour cette rivière d'avoir sa source dans le Thibet, cette idée d'importance doit maintenant être transportée du Yarou Tsan Po au Lu river. »

Cependant M. Dutreuil de Rhins insinue que j'ai en dernier lieu admis que l'Iraouady naissait dans le Thibet et que je dois, par conséquent et nécessairement, accepter sa théorie, que la source de ce fleuve est le Ken Pou Gak Po. Je réponds que je n'admets ni l'une ni l'autre de ces opinions ; je crois, au contraire, que la rivière Lu est très probablement la source de l'Iraouady.

Mais beaucoup de géographes, et notamment mon excellent ami le colonel Yule, le Nestor des géographes pour les questions indiennes, le regardent encore comme la source du Salouen. En tout cas je ne puis accepter le Ken Pou Gak Po pour source de l'Iraouady, parce qu'il existe des raisons d'une évidence absolument concluante pour

que le Ken Pou Gak Po soit un affluent du Brahmapoutre. Comme M. Dutreuil de Rhins, dans sa dernière notice ¹ue devant votre Société, n'a fait aucune mention du Lohit-Brahmapoutre, cette rivière qui anéantit impitoyablement sa théorie, on voudra bien me permettre de résumer brièvement les preuves évidentes qui existent relativement au cours de cette rivière :

1° En 1826, Wilcox la remonta depuis la vallée d'Assam jusqu'au village du chef des Michemis Jinsha, au delà duquel il ne put avancer. Mais là il constata toujours que la rivière descendait des montagnes lointaines situées au nord-est; les Michemis dirent qu'elle passait devant la ville de Rima; nous savons maintenant que cette localité est le chef-lieu du district tibétain de Dzayul. Par les informations qu'ils donnèrent encore, il put évaluer que Rima était à une distance d'environ 24 milles anglais ¹.

2° En 1852-1853 l'abbé Krick se rendit de l'Assam au village de Jinsha et continua de là sa route jusqu'à Samé petite localité à 5 milles à peu près au-dessous de Rima. Il y resta pendant quelques semaines; après quoi il regagna l'Assam par sa première route. Dans son rapport sur ce double voyage, il parle fréquemment du Brahmapoutre comme étant la rivière qu'il longea à l'aller et au retour, et il mentionne le fait qu'elle sort des chaînes de montagnes situées au nord-est de Sama.

3° En 1859 un chef des Kamptis, envoyé d'Assam à Rima, construisit une carte de sa route, qui donna la distance du village de Jingsha à Rima comme étant de plus du double de celle qui avait été donnée par Wilcox; mais elle représente aussi la rivière de Sama et de Rima comme descendant pour se jeter dans le Lohit-Brahmapoutre.

4° En 1882 le Pandit A-K, voyageant dans la direction de l'ouest, en allant de Bathang vers l'Assam, franchit la rivière

1. Un mille anglais égale 1609 mètres.

Lu et monta jusqu'à la ligne de partage des eaux entre la rivière Lu et le bassin du Dzayul; il descendit ensuite le long du Dzayul jusqu'à Rima et Sama; on lui apprit là que ce dernier cours d'eau entrait dans l'Assam et qu'il y devenait le Lohit-Brahmapoutre. La crainte des Michemis l'empêcha de prendre la route qui conduit directement à l'Assam, mais il séjourna là pendant quelques semaines, et il n'est pas probable qu'il ait été induit en erreur sur le cours inférieur du Dzayul. Sur la carte de ce voyage, la distance entre Rima et le village de Jingsha est donnée comme étant à peu près de 35 milles anglais.

5° En 1886 deux officiers anglais, MM. Needham et le capitaine Molesworth, tranchèrent finalement la question du Lohit-Brahmapoutre qui avait été récemment reprise par M. Robert Gordon; ils remontèrent le Lohit depuis l'Assam jusqu'à un point au delà de Sama et près de Rima, et constatèrent avec une sûreté absolue que le Dzayul est la principale source du Lohit. Ils estimèrent la distance entre le village de Jingsha et Rima, comme étant d'à peu près de 47 milles, savoir 23 milles de plus que l'estimation de Wilcox et 12 milles de plus que sur la carte du voyage du Pandit. Ces voyageurs ont ainsi pleinement corroboré l'exactitude générale de cette carte.

Quant à M. Dutreuil de Rhins, l'unique point d'appui pour sa théorie est dans le passage suivant d'une lettre de Mgr Thomin Desmazures, chef de la mission catholique romaine dans la vallée de la rivière Lu, adressée à M. Bigandet, Birmanie :

« Le Gak bo Dzang bo, qui va se jeter dans l'Iraouady..., est appelé Ken pou Dzang bo par les Chinois, et rivière Dzain par les riverains de Salouen, parce qu'elle arrose la sous-préfecture thibétaine de ce nom. Dans la sous-préfecture de Dzain ou Dzayul, selon les Thibétains, se trouve le village de Samé, où furent assassinés les deux missionnaires français Krick et Bourri, en 1854. »

M. Dutreuil de Rhins accepte ce simple témoignage de ouï-dire de la part d'un individu qui ne s'est jamais avancé à plus de 100 milles de Samé; il l'accepte de préférence au témoignage direct de M. Krick, qui y résida pendant plusieurs semaines. Le voyage remarquable de Krick depuis l'Assam jusqu'à Samé et retour, voyage fait deux ans avant celui dans lequel Bouri et lui ont été si cruellement assassinés, ce voyage, généralement inconnu des géographes anglais, n'est venu à ma connaissance que très récemment. Pour cette raison j'en présentai un exposé à la Royal Geographical Society, dans mon mémoire *On the Lu river of Thibet*, en me félicitant d'avoir pu exhumer et publier un chapitre de géographie enterré pendant longtemps, et du même coup sauver de l'oubli la noble entreprise d'un Français, prêtre zélé et dévoué de l'Église catholique.

Dans son mémoire, M. Dutreuil de Rhins déclare indignes d'une sérieuse considération les assertions de Krick relativement au Lohit-Brahmapoutre; c'est apparemment pour cette raison que, dans sa dernière notice adressée à votre Société, il supprime de parti pris le fait que ces assertions ont été pleinement corroborées par les deux officiers anglais qui ont récemment pris le même itinéraire. M. Dutreuil de Rhins se prévaut également de la preuve fournie par la carte du chef Kampti, savoir que Rima est beaucoup plus loin du village de Jingsha que ne l'avait estimé Wilcox; il résulte de là, en effet, un écartement et l'espace nécessaire pour le passage d'une rivière qui descend du Thibet dans la Birmanie. Mais il supprime encore le fait, beaucoup plus important pour sa théorie, que cette même carte donne une rivière courant de Rima et de Samé dans l'Assam; elle reçoit nécessairement toutes les rivières thibétaines de l'ouest de Rima, et c'est évidemment le Lohit-Brahmapoutre.

Suivant l'exemple de M. Robert Gordon, M. Dutreuil de Rhins paraît accepter sans hésitation tout ce qui peut appuyer sa théorie, et ignorer tout ce qui peut militer contre elle.

Cependant c'est là un point d'importance secondaire en regard de sa blessante assertion; que l'Indian Survey Department a falsifié la carte des voyages du Pandit A-K, dans un but « économique-diplomatique ». Le dessinateur qui a construit cette carte a commis sans doute une erreur, en construisant la section depuis Jior et à l'ouest de la route du Pandit de Bathang à Samé; l'erreur a eu pour effet de pousser Rima à quelques milles trop loin vers l'ouest et de le placer trop près de la position du village de Jingsha, telle qu'elle est déterminée par Wilcox. Cette erreur s'est produite quand, pour contrôler les diverses sections de la route, levée à l'estime, on a fait usage des différences de latitude déterminées astronomiquement par le Pandit.

Un contrôle de ce genre est très sûr et digne de confiance, quand la direction de la route est selon un méridien; elle est au contraire très peu sûre quand elle est dans le sens des parallèles. Le dessinateur avait tout à fait raison en employant cette méthode, mais il s'est trompé quant à la section entre Jior et Rima, où il y avait prédominance de la direction vers l'ouest; les latitudes aussi étaient douteuses et sujettes à caution; elles avaient été prises à une époque où le sextant du Pandit était dérangé, et ce sont les dernières qu'il ait pu prendre. Le dessinateur aurait dû accepter le relevé de route tel quel; au lieu de cela il a voulu le faire concorder avec des observations astronomiques, et il a poussé ainsi Rima à quelque 15 milles trop loin vers l'ouest.

M. Dutreuil de Rhins s'exprime comme suit au sujet de cette erreur :

« Cette erreur est évidemment voulue... Bien souvent nous avons regretté que les notes scientifiques des explorateurs ne fussent pas publiées telles qu'on les trouve dans leurs carnets quand ils ne peuvent pas dresser eux-mêmes leurs cartes. Par la reproduction fidèle des carnets du Pandit A-K., le Service topographique de l'Inde aurait rendu un meilleur service aux géographes et à la géographie que

par la publication de la carte à laquelle nous allons essayer d'emprunter au moins les détails de l'itinéraire du Pandit. M. Gordon, qui a eu la bonne fortune de prendre connaissance des carnets du Pandit, a pu démontrer péremptoirement que cette carte était radicalement fautive entre Tchrayul et Rima. »

La Société pourra apprécier l'exactitude de M. de Rhins et la confiance qu'il mérite quand elle apprendra que les *carnets* ont été publiés avec tous les détails complets dans le Rapport du Survey of India, dont le titre est au bas de la page¹. C'est non par une bonne fortune particulière, mais tout simplement en s'en référant à ce rapport, que M. Gordon a pris connaissance des carnets, et a pu découvrir l'erreur de la carte.

Dans son commentaire général de cette carte, M. Dutreuil de Rhins dit : « Que vois-je?..... Tous les points fondamentaux, toutes les lignes principales de la géographie du Thibet oriental sont placés ou tracés de telle façon qu'on peut assurer que l'auteur de cette carte n'avait pas étudié la géographie du Thibet. »

Mais la tâche confiée au dessinateur dans le bureau du « Surveyor general » était de représenter sur sa carte les informations géographiques obtenues par le Pandit, indépendamment des travaux de tous les géographes antérieurs et sans se préoccuper de ces travaux, hors pour les portions de pays ou pour les traits compris dans le champ de la carte et indiqués comme empruntés aux précédents géographes.

On peut facilement se faire une idée du peu de confiance qu'on doit accorder aux cartes précédentes du Thibet, en comparant l'hydrographie des cartes n° 1 et n° 2 de M. Dutreuil de Rhins dans le *Bulletin* du deuxième trimestre 1887,

1. *Report on the Explorations in Great Tibet and Mongolia, made by A-K in 1879-1882, in connection with the Trigonometrical Branch, Survey of India; prepared by J. B. N. Hennessey, E. M. A., F. R. S., Deputy Surveyor general, in charge of trigonometrical Survey. Dehra-Dun, 1884.*

la première carte prise de d'Anville et la seconde compilée par lui-même comme superfétation de d'Anville. Je ne puis me figurer qu'un géographe quelconque accepte soit l'une soit l'autre, de préférence à un itinéraire effectivement levé par le Pandit.

Dans l'intérêt de la science géographique et comme une justice à rendre à l'Indian Survey Department, j'ai la confiance que votre Société donnera la même publicité à cette lettre qu'au mémoire géographique de M. Dutreuil de Rhins sur le Thibet oriental, mémoire qui renferme de si graves erreurs et des assertions si blessantes pour l'honneur du Service des levés.

RÉPONSE A LA LETTRE DE M. LE GÉNÉRAL WALKER

PAR

M. J.-L. DUTREUIL DE RHINS¹

Paris, 26 février 1888.

La lettre de M. le général Walker comporte cinq sujets de discussion — le premier pour ainsi dire personnel, les quatre autres d'ordre géographique — que je m'efforcerai de ne point confondre dans ma réponse.

Sur le premier point je ne ferai aucune difficulté à donner satisfaction à M. Walker, car il n'a jamais été dans mon intention de faire injure au Service topographique de l'Inde dont les publications sont l'un de mes meilleurs instruments de travail. La phrase de mon mémoire dont se plaint M. Walker montre au contraire que je professais pour « un Service aussi distingué » l'estime qui lui est due, sans quoi je ne me serais pas étonné qu'il eût fait paraître une carte entachée d'une erreur reconnue et tellement considérable qu'on pouvait la croire intentionnelle.

Il me suffit que M. le général Walker, ancien Directeur général du Service topographique de l'Inde, affirme la sincérité apportée à la publication de la carte du paundit A-K pour que j'admette que l'erreur en question a été commise sans arrière-pensée.

Une des raisons de ce doute était la non publication des carnets de route ou de l'itinéraire détaillé du paundit. A ce propos, M. Walker fait juge le lecteur du soin que j'apporte à consulter les documents de mon exactitude et de la confiance à m'accorder en indiquant que ces carnets ont été publiés dans le *General Report on the surveys of India*. La Société de Géographie (de Paris) possède la collection complète de ces rapports jusques et y compris celui de

1. Voir la carte jointe à ce numéro.

1886; et, après de nouvelles recherches, j'affirme que les carnets de route du paundit A-K ne se trouvent ni dans le rapport qu'il indique, ni dans les autres.

Plus loin, M. Walker m'attribue, ainsi qu'à M. l'ingénieur Gordon, auteur d'un beau travail sur l'hydrologie de l'Iraouady, une certaine facilité à passer sous silence les textes contraires à mes théories.

Je n'ai pas à répondre pour M. Gordon dont les théories diffèrent des miennes autant que celles de M. Walker. Je dirai seulement que dans une discussion ou une correspondance qui ne permet pas la reproduction de pages entières de documents, il suffit quelquefois d'insister davantage sur ceux qu'on juge plus probants pour s'exposer à une accusation au moins exagérée. Quant à moi, j'ai cité dans mon mémoire tous les auteurs, quelles que fussent leurs opinions, et M. Walker y trouvera, entre autres, tous les passages qu'il cite dans sa lettre. Il ne pouvait s'attendre à les retrouver encore dans ma petite note de janvier 1888 dont je parlerai plus loin. Que M. Walker ne soit pas d'accord avec moi sur le point de savoir quels sont les textes les plus dignes de confiance, c'est son droit; mais, après avoir relu mon mémoire, il ne saurait m'accuser d'en avoir passé aucun sous silence.

J'ajouterai, qu'en faisant mon travail sur le Thibet oriental, je n'avais aucune théorie, aucune idée arrêtée comme aujourd'hui. Critiquant tous ceux qui ne suivent que leurs fantaisies ou qui veulent faire plier les faits à des hypothèses sans fondement, j'étais en garde contre ce travers. Aussi, ai-je procédé par analyse, non par synthèse; et je suis allé, non où m'auraient mené des idées préconçues, si j'en avais eu, mais où devait me conduire l'analyse, l'interprétation sincère et, je crois, rigoureuse des faits. Je n'ai pas la prétention de croire que ce qui existe sur une *terra incognita* doit être absolument conforme à ce que M. Walker appelle « mes découvertes », c'est-à-dire aux résultats de mes interprétations, les faits interprétés pouvant être plus ou moins

532 RÉPONSE A LA LETTRE DE M. LE GÉNÉRAL WALKER.

exacts ; mais je crois que mes interprétations sont les conséquences logiquement déduites des faits connus. Si l'on me démontre que telle ou telle interprétation est erronée, je ne ferai aucune difficulté à le reconnaître. Comme on va le voir, nous n'en sommes pas là.

Pour défendre l'identification de la rivière de Rima avec le Brahmapoutre, M. Walker m'objecte encore l'opinion de Wilcox, des missionnaires Krick et Bouri, de l'indigène Chowsam, et celle de M. Needham. J'ai dit, dans mon mémoire, ce que je pensais des premières et je n'ai pas de raison d'y revenir. Quant au récent voyage de M. Needham, dont l'itinéraire n'a pas été publié que je sache, je ne le connais et je n'en ai parlé que d'après les courtes notes d'un journal de l'Inde et des publications des Sociétés de géographie de Londres et de Paris¹. D'après ces notices, M. Needham, comme Krick et Bouri, aurait suivi, dans les montagnes du pays des Mishmis, une route qui ne se confond pas avec le cours supérieur de la rivière de Brahmakund, et il n'aurait pas atteint Rima. Si donc M. Needham avait affirmé que la rivière de Rima se joint au Brahmakund, il aurait affirmé un fait qu'il n'a pas constaté *de visu*, et qui, lui venant des indigènes, est sujet à caution.

Il en est de même pour moi des renseignements donnés au paundit A-K² par les indigènes de *cette frontière si bien fermée*.

1. Je n'ai donc pas passé sous silence, comme le dit M. Walker, le voyage de M. Needham (Voy. mon *Mémoire*, p. 116), mais je n'ai pas donné à son résultat la même portée que M. Walker, et je n'aurais pu le faire que si M. Needham avait lui-même suivi la rivière de Rima. Il faut remarquer, en outre, que M. Needham n'a pas fait d'observations de longitude au point extrême de son excursion ; et que ce point est très probablement moins oriental qu'il ne le suppose, car les voyageurs estiment toujours trop grand le chemin qu'ils parcourent.

2. M. Walker dit à ce sujet : « La théorie du Kenpou Gakbo de M. de Rhins est détruite par le fait vraiment important que le Lohit-Brahmapoutre, d'après le paundit A-K, prendrait naissance *immédiate-*

Les opinions de Krick et Bouri, qui, eux, sont allés du Brahmakund à Rima, auraient donc encore plus de valeur. Cependant, depuis 1854, c'est-à-dire depuis la publication du voyage de Krick, on n'a pas considéré le problème comme résolu, probablement parce qu'on a estimé, ainsi que l'explique mon mémoire, que la compétence et la précision scientifiques de ces voyageurs n'égalaien pas leur vaillance reconnue par tout le monde.

Je regrette donc de ne pouvoir souscrire à l'affirmation si catégorique de M. Walker : « Qu'aujourd'hui on doit être certain de la jonction de la rivière de Rima avec le Brahmakund, » puisque cette opinion n'est fondée que sur trois ou quatre renseignements incertains, lesquels sont en désaccord avec d'autres données qu'on peut aussi considérer comme incertaines, mais qui m'inspirent plus de confiance ; telles sont : la géographie chinoise¹ qui fait couler le Tchitom-tchou au sud et non à l'ouest (différence de 90°), les renseignements contradictoires donnés par les indigènes à d'autres voyageurs cités dans mon mémoire, l'opinion des officiers explorateurs anglais Griffith et Rowlett qui ont vu la rivière de Brahmakund et l'ont appelée un insignifiant torrent de montagne, nos connaissances sur le système orographique et hydrographique de cette région, système sur lequel je reviendrai plus loin, les altitudes comparatives à Rima et au Brahmakund, etc... Aussi, ne me sera-t-il possible de croire à

ment à l'ouest du Lu ou Nou Kiang, de telle sorte que les rivières à l'ouest du Nou Kiang doivent joindre le Brahmapoutre et ne peuvent aller se jeter dans l'Iraouady. » Il y a d'abord ici une contradiction frappante, car si le Lohit-Brahmapoutre prend naissance immédiatement à l'ouest du Nou Kiang, il ne peut pas y avoir de rivières entre les deux fleuves. Ensuite, le paundit, qui a passé loin à l'est du Lohit-Brahmapoutre, n'a pu constater lui-même, je ne dirai pas ce fait vraiment important, mais cette hypothèse — hypothèse contraire à ce qui existe ; car, par cette latitude, il y a place pour plusieurs fleuves ou rivières entre le haut Lohit et le Nou Kiang, et ces rivières peuvent très bien aller se jeter à l'Iraouady.

1. Voir mon mémoire sur le Thibet oriental.

l'identification de la rivière de Rima avec le Brahmakund ou Brahmapoutre que lorsqu'un explorateur compétent, digne de foi, aura suivi, *sans le perdre de vue*, le soi-disant cours d'eau qui relierait directement Rima au Brahmakund.

Tout en opposant, comme on vient de le voir, l'identification de la rivière de Rima et du Brahmakund à mon identification de l'Iraouady et du Ken pou (Gak bo dzang bo) que je maintiens pour les raisons données dans mon mémoire et non pour celles qu'on me prête, M. Walker me reproche « d'avoir fixé l'importante position de Samé d'après les indications des missionnaires français de la Salouen qui n'y sont jamais allés plutôt que d'après Krick et Bourri qui y ont passé plusieurs semaines ».

D'abord j'aurais eu bien tort de ne pas préférer les premières indications à celle de Krick, puisque celle-ci concorde beaucoup moins bien que les premières avec la position aujourd'hui rectifiée de Samé; ce qui prouve encore que j'ai apprécié à leur valeur les renseignements *géographiques* de Krick et Bourri.

Mais, que M. Walker veuille bien relire mon mémoire, et il verra que ce n'est point, comme il le dit, que j'avais fixé la position de Samé. Voici, en effet, la marche que j'ai suivie :

J'avais obtenu pour Samé une première position en interprétant la carte de d'Anville. J'ai ensuite comparé toutes les indications fournies par les voyageurs qui s'en sont rapprochés du côté de l'est (Salouen), de l'ouest (Brahmakund) et du sud (Iraouady).

J'ai remarqué que les voyageurs de la Salouen s'accordaient tous sur la distance et l'orientation entre la Salouen et Samé, tandis que les voyageurs du Brahmakund ne s'entendaient pas entre eux sur la distance et l'orientation entre le Brahmakund et Samé; et que, depuis Wilcox (1826) jusqu'à nos jours, leurs indications successives tendaient de plus en plus à se rapprocher de la position de Samé indiquée par les voyageurs de la Salouen. Il y avait donc en faveur

de ceux-ci une probabilité plus grande que pour ceux-là, sans compter que la position ainsi déduite s'accordait également mieux que celle de Krick, etc., avec la position déduite de la carte de d'Anville. J'ai pris alors la moyenne entre la position déduite des indications des voyageurs de la Salouen et celle déduite de la marche de Chowsam qui était la plus orientale de toutes celles indiquées par les voyageurs du Brahmakund. Cette position moyenne à laquelle je me suis tenu se trouvait à environ 25 milles dans le nord-est de la position, reconnue erronée, qui lui avait été assignée sur la carte du voyage du paundit A-K (Voir les feuilles de construction qui accompagnent mon mémoire). En résumé, ma position de Rima est à 52 milles de Jingsha sur le Brahmakund ; celle du paundit A-K s'en trouvait à 31 milles (M. Walker dit 35).

M. Walker ajoute que M. Needham estime aujourd'hui que cette distance est d'environ 47 milles. Il y aurait donc 5 milles environ de différence entre ma position de Rima et celle de M. Needham, et au moins 12 milles de différence entre celle-ci et la position du paundit A-K. Si donc la reconnaissance de M. Needham devait corroborer quelque chose, ce serait plutôt ma carte que celle du paundit, puisque la position de M. Needham se rapproche beaucoup plus de la mienne que de celle du paundit.

Quant au système des rivières, je ne l'ai pas déduit des renseignements, tous contradictoires, fournis par les indigènes aux voyageurs. On peut à la rigueur admettre que sur la distance et l'orientation entre deux localités les indigènes ne se trompent guère ; mais leurs renseignements sur la jonction des cours d'eau sont toujours très douteux. Cependant, sans négliger de citer toutes les indications différentes ainsi recueillies au nord par les Thibétains et la géographie chinoise, à l'est, à l'ouest et au sud par les voyageurs européens et les paundits, c'est sur d'autres considérations que je me suis appuyé avant tout pour identifier les cours d'eau

du Thibet avec ceux de l'Inde et de la Birmanie. Ces considérations, exposées dans mon mémoire, sont : les rapports des positions géographiques des points extrêmes connus des cours d'eau, leurs altitudes relatives en ces points et la disposition orographique et hydrographique de la région comprise entre les latitudes de 25° et 28° 30', le Mékong et la chaîne des Patkai. — Je ne parle pas, bien que j'y trouverais avantage, des débits des fleuves, chapitre spécial de mon mémoire, et hors d'œuvre pour ainsi dire vu l'incertitude des chiffres.

Ajouterai-je maintenant que la phrase de M. Walker « la reconnaissance de M. Needham a corroboré l'exactitude générale de la carte du paundit A-K », ne peut être qu'une exagération de plume et n'était certainement pas dans la pensée de mon honorable contradicteur qui sait mieux que moi que M. Needham n'a pas quitté le pays des Mishmis et n'a pas pu vérifier l'itinéraire du paundit à travers le Thibet. Les observations d'un voyageur placé au sud des Pyrénées, ne sauraient corroborer l'exactitude générale de la carte d'un itinéraire s'étendant sur la France et l'Allemagne.

Nous avons vu ci-dessus qu'au point où M. Needham s'est le plus rapproché de l'itinéraire du paundit, c'est-à-dire près de Rima, la position du paundit serait moins exacte que la mienne; dans mon mémoire sur le Thibet sud oriental, j'ai montré que la carte de l'itinéraire du paundit contenait des erreurs de 20 milles en longitude, et si j'avais traité du Thibet septentrional et de la Mongolie occidentale, il m'eût été facile de signaler ici des erreurs de plus de 40 milles en longitude. Il m'était donc impossible de me faire illusion sur l'exactitude générale de la carte que j'ai critiquée avec modération et en laissant de côté nombre de détails.

Passons enfin à la partie relative au Lu ou Nou Kiang. Quand j'ai eu connaissance de l'article publié par M. le général Walker dans les *Proceedings* de la Société de géo-

graphie de Londres de juin 1887, j'ai publié à mon tour dans le n° 1. des Comptes rendus de 1888 de la Société de géographie de Paris la petite note à propos de laquelle M. Walker me reproche deux choses :

1° D'avoir ômis, dans ma note, de signaler tout ce qui, dans son article, concernait son identification de la rivière de Rima avec celle du Brahmakund ou Brahmapoutre, parce que c'eût été contraire à mon identification de l'Iraouady et du Ken pou Gak bo.

Je ferai remarquer à mon honorable contradicteur que ma petite note n'avait pas pour but de discuter la question du Brahmapoutre. J'avais discuté cette question dans mon mémoire; là se trouvent tout au long les textes qui ne sont pas dans ma note consacrée à répondre seulement à sa nouvelle hypothèse d'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady, et pour ce faire, il était inutile de citer les textes dont il parle. Si donc ma petite note les passait sous silence, ce n'était pas parce qu'ils étaient contraires à l'une de mes interprétations, mais parce qu'ils n'avaient rien à faire dans la question que je traitais.

2° A la fin de ma note opposée à l'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady, je posais ce dilemme : Puisque le Nou Kiang n'est pas l'Iraouady, et si, d'autre part, on reconnaît enfin que l'Iraouady doit avoir ses sources, non au sud du Thibet, mais dans le Thibet, il ne reste, entre le Lohit (Brahmapoutre et Brahmakund), à l'ouest, et le Nou Kiang (Salouen) à l'est, qu'un seul fleuve tibétain avec lequel on puisse identifier l'Iraouady; et ce fleuve est précisément le Ken pou Gak bo.

J'ajoutais que j'espérais que M. le général Walker se rallierait à cette identification; ce à quoi il répond qu'il ne peut ni admettre que l'Iraouady vienne du Thibet, ni accepter que le cours supérieur de l'Iraouady soit le Ken pou Gak bo; et, tout de suite, à la phrase suivante, il dit : « Je pense que le Lu ou Nou Kiang est très probablement la

source de l'Iraouady, mais je ne peux accepter que le cours supérieur de l'Iraouady soit le Ken pou Gak bo. »

Nous avons discuté ce qui concerne le Ken pou Gak bo ; il s'agit maintenant de s'entendre sur les parties contradictoires de ces deux phrases. Car, dans la première, M. Walker dit qu'il ne peut admettre que l'Iraouady vienne du Thibet ; et, dans la seconde, il pense que le Nou Kiang est le cours supérieur de l'Iraouady qui, par conséquent, traverserait le Thibet.

Malgré l'absolue contradiction de ces deux opinions sur le même sujet, je remarque que, dans sa lettre, M. Walker ne paraît pas insister pour défendre l'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady. Dois-je croire qu'il attache plus de prix à sa première hypothèse qu'à la seconde ? Quoi qu'il en soit, ma réponse serait incomplète si je n'exposais ici les principaux motifs pour lesquels l'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady me paraît être une hypothèse absolument inadmissible.

Les premiers documents sérieux sur le Nou Kiang se trouvent dans la géographie de la Chine et du Thibet, et dans les cartes de ces deux pays par d'Anville (y compris la carte du Yunnan levée par les Jésuites).

Or, la géographie chinoise est très explicite sur tout le cours du Nou Kiang qu'elle suit depuis son cours supérieur appelé Kara Oussou et Oïr tchou, au Thibet, jusqu'à son entrée, puis à sa sortie du Yunnan sous les noms de Lu ou Nou Kiang et de Salouen. Les cartes de d'Anville sont conformes à la géographie chinoise. On remarquera que, de 24° à 27° 10' de latitude, la Salouen traverse la province chinoise de Yunnan levée par les Jésuites (départements de Teng Yué ou Momeïn et de Likiang) et que le doute n'est point permis sur cette partie de son cours.

On est ici, il est vrai, sur les frontières ; et, nous rappelant que les Jésuites géographes ont déclaré que, sur les fron-

tières, leurs positions pouvaient être moins exactes qu'à l'intérieur, il nous est permis d'admettre quelques différences de latitude et de longitude, mais non des confusions de tracés de cours d'eau, parce que ceux-ci ont été suivis et relevés à l'estime.

Entre 27° 10' environ et le confluent du Nou Kiang avec le Ou Kio, d'Anville a mal orienté le tracé du Nou Kiang ; mais cette erreur provient uniquement de la position très fautive qu'il a assignée à ce confluent et par suite de laquelle il a été obligé de donner à la partie intermédiaire du Nou Kiang une direction nord-ouest sud-est au lieu de nord-sud. La même différence d'orientation se présente d'ailleurs, par ces latitudes, pour les tracés du Mékong et du Kin cha Kiang ; mais il est visible que ces cours d'eau ont été suivis et que leurs tracés n'ont pas été confondus.

Depuis 1854, date de l'établissement des missionnaires catholiques français à Bonga, près du Nou Kiang et du vingt-huitième degré de latitude, les missionnaires (particulièrement l'abbé Desgodins) ont donné sur le cours du Nou Kiang entre son confluent avec le Ou Kio et Taso des renseignements qui confirment bien ce qui précède. La première carte de l'abbé Desgodins assignait à Taso une latitude très inférieure à 27° 10' qui est, sur la Salouen, la limite nord-ouest de la carte du Yunnan des Jésuites. Tout le cours du Nou Kiang, depuis son confluent avec le Ou Kio jusqu'à sa sortie du Yunnan, par environ 24° de latitude, ne peut donc être mis en doute ; car, bien que j'aie cru devoir relever la position de Taso par 27° 25', le P. Dubernard, qui a descendu le fleuve jusqu'ici, le fait couler au sud et confirme encore le fait que le Nou Kiang de la frontière thibétaine est le cours supérieur de la Salouen du Yunnan.

De plus, points très importants, l'abbé Desgodins a affirmé que de Taso au Mékong il n'y avait pas deux jours de route ; le P. Dubernard a vu, près de Taso, le confluent avec le Nou

Kiang d'une large rivière venant du nord-ouest, et tous les missionnaires ont soutenu que les chaînes de montagnes de cette région paraissent toutes dirigées du nord au sud, ou légèrement inclinées vers le sud sud-est.

D'autre part, les reconnaissances des voyageurs européens, en majorité anglais, entre Bhamo et Tali, m'ont permis de constater que, sur ce parcours, les positions des Jésuites pour la Salouen, la Chouely, Teng Yué, etc., étaient à peu près exactes en latitude avec des erreurs de longitude s'élevant à 25 milles; mais ces reconnaissances ne signalent aucune confusion entre les tracés des cours d'eau les uns par rapport aux autres, et il en est de même pour la région comprise entre la Salouen et le Kin cha Kiang, du vingt-cinquième degré de latitude jusqu'à Bathang.

Ainsi donc les explorations récentes ont prouvé que, sur les anciennes cartes, il n'y avait aucune confusion de tracé entre les différents fleuves; et elles n'ont apporté aux positions que des rectifications en longitude; c'est ainsi que j'ai pu tracer le Mékong et la Salouen parallèlement l'un à l'autre, du nord au sud, à une distance d'environ 20 milles, entre les latitudes de 25° et 29°, tandis que l'Iraouady suit la même direction le long du méridien de 95°, entre les latitudes de 25° et 28°. Cette disposition parallèle des trois grands fleuves confirme très bien les indications des missionnaires de la Salouen et celles de quelques voyageurs anglais du Brahmakund qui reconnaissent que, dans les limites indiquées, les chaînes, vallées et cours d'eau intermédiaires ont à peu près la même direction générale. Tel est, dans ses grandes lignes, le système orographique et hydrographique de cette région séparée au nord, par l'Himalaya, de la région thibétaine où la direction générale des chaînes et cours d'eau est nord-ouest sud-est au lieu de nord-sud. Mais n'oublions pas que cette séparation n'est pas absolue, puisque tous les grands fleuves : Kin cha Kiang, Mékong, Salouen (Nou Kiang), [j'ai ajouté l'Iraouady (Ken pou),] le Brahma-

poutre (Dihong ou Tsanpo), etc., traversent le soulèvement de l'Himalaya.

Maintenant, pour revenir au Nou Kiang, malgré l'évidence qui résulte des faits précédents, faisons ce que j'ai appelé de la fantaisie ou une hypothèse sans fondement, puisqu'elle sera contraire à tous les faits connus ; et, pour expliquer le volume d'eau considérable de l'Iraouady en amont de Bhamo, supposons que le Nou Kiang soit, non pas le cours supérieur de la Salouen, mais celui de l'Iraouady, et cherchons quel pourrait être alors le tracé de ce Nou Kiang-Iraouady.

De Menkong à Taso, le Nou Kiang ayant été revu par les missionnaires, et de 24° à 27° 10' de latitude la Salouen ayant été levée par les Jésuites (province du Yunnan); ce serait donc, en admettant ici une grosse erreur de latitude, entre Taso et 27° 10' ou 27°, et là seulement, que l'on aurait pu confondre le Nou Kiang et la Salouen. [Notons que Taso n'est pas à deux jours de marche du Mékong et, par conséquent, mon tracé du Nou Kiang à Taso est plutôt trop occidental que trop oriental.]

Il faut maintenant que, de cet intervalle entre Taso et 27°, le Nou Kiang aille rejoindre l'Iraouady quelque part en amont de Bhamo pour satisfaire à la condition du débit de ce fleuve. Si nous le faisons couler vers le sud-sud-est ou le sud-est, il faut qu'il coupe d'abord la Koutzé Kiang (Loung tchouan Kiang ou Chouely) qui se jette dans l'Iraouady au sud de Bhamo, et dont la source se trouverait, suivant Mgr Desmazes, à deux ou trois jours de marche au sud-ouest de Menkong.

Mais, supposons que la Koutzé Kiang de Mgr Desmazes soit la rivière qui se jette dans la Salouen à Taso, et que la source de la rivière Chouely soit au sud du vingt-septième parallèle, de façon que notre Nou Kiang pourra continuer son cours au sud-est, en limitant vers le nord les affluents de la rivière Taping sans s'identifier avec l'un d'eux, car

cette rivière n'a pas l'importance reconnue du Nou Kiang.

D'autre part, comme de Bhamo au Mékha, l'Iraouady ne reçoit sur sa gauche que des affluents sans importance comparativement au Nou Kiang, nous voilà forcés de relever vers le nord le tracé du Nou Kiang et de le faire couler, je ne dirai pas dans le Mékha, puisque les sources de cet affluent ont été fixées par le paundit Alaga, mais au nord de la source septentrionale du Mékha qui est par environ 27° 5.

Ainsi donc, de Taso ou des environs, le Nou Kiang devrait faire un coude brusque à angle droit et, à travers les chaînes de montagnes dirigées du nord au sud, courir de l'est à l'ouest et même ouest-nord-ouest pour arriver où ? Dans le Sang Kha ou Phong mai, dont la source, d'après le paundit Alaga, ne serait pas à plus de vingt-trois journées de marche de Kakyo ou à dix-huit journées de Maing Koug, un des motifs pour lesquels son identification avec les rivières du Dza-Yul ne paraît pas impossible.

Nous venons de voir que ce tracé est et ouest du Nou Kiang par 27° de latitude serait contraire à tous les faits connus : à la géographie chinoise, aux levés des Jésuites et cartes de d'Anville, au système orographique et hydrographique de cette région. J'ajoute que l'identification du Nou Kiang avec l'Iraouady conduirait à quelque chose de pire qu'un problème insoluble au sujet de la Salouen. Ce fleuve qui, par 25° de latitude, est plus imposant que le Mékong prendrait donc fin par 26° ou 27° dans les limites du Yunnan ! et cela contrairement aux travaux des Jésuites ; ou bien il devrait couler au nord entre le Mékong et le Nou Kiang, contrairement encore à ces travaux et aux observations récentes des missionnaires et autres voyageurs qui, entre les parallèles de 28° et 29°, ont souvent passé du Mékong au Nou Kiang sans rencontrer un grand fleuve.

L'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady est donc inadmissible, et il faut chercher ailleurs une cause à l'énorme volume d'eau de l'Iraouady en amont de Bhamo.

Résumant maintenant notre discussion géographique avec M. le général Walker, je dirai que :

— J'ai soutenu l'identification de l'Iraouady et du Ken pou Gak bo et prouvé l'impossibilité de celle de l'Iraouady et du Nou Kiang.

— M. Walker a soutenu l'identification du Nou Kiang et de l'Iraouady et celle des rivières du Dza yul et du Ken pou avec le Brahmapoutre ; et il lui reste à démontrer, comme je l'ai fait pour le Nou Kiang, l'impossibilité de l'identification de l'Iraouady et du Ken pou. Que si M. le général Walker m'objectait que cette impossibilité résulte de son identification du Ken pou avec le Brahmakund, je lui demanderais de vouloir bien m'indiquer des documents plus sûrs, plus précis que ceux que nous avons discutés au sujet de cette dernière identification ; car les renseignements donnés à deux paundits et à un agent politique me paraissent un point d'appui insuffisant pour établir un système hydrographique et pour taxer d'erreur ce qui repose sur tant d'autres documents de tous genres, ainsi qu'on l'a vu dans mon mémoire où se trouvaient exposés et discutés les uns et les autres sans exception.

ÉTUDE
DE LA RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE
ET DE LA
DENSITÉ DE LA POPULATION EN FRANCE
COMMUNE PAR COMMUNE
PAR
V. TURQUAN¹

L'étude de la répartition de la population sur le territoire d'un pays appartient à la géographie tout autant qu'à la statistique. Nous pensons qu'il ne sera pas sans intérêt, pour un public habitué à faire de nombreuses et lointaines excursions dans les pays étrangers, de revenir pour un instant en France, et de fixer son attention sur la façon dont la population française se trouve actuellement répartie sur le sol qu'elle occupe.

Il est naturel de supposer *à priori* que l'homme se trouve attiré par les richesses soit agricoles, soit minérales que lui offrent certaines régions, ou par le voisinage de débouchés naturels, comme les cours d'eau, les ports; l'habitant se tiendra au contraire à l'écart des plaines stériles et nues ainsi que des sommets déboisés et impropres à la culture.

Lorsqu'on parle de la densité de la population en France, on est convenu de dire qu'elle est à peu près de 70 habitants par kilomètre carré, c'est là une moyenne qui s'applique à l'ensemble du pays, et qui ne donne en aucune façon une idée de sa véritable distribution.

Mais si on recherche quelle est la densité des 87 départements, on trouve que le nombre de ceux qui possèdent

1. Communication adressée à la Société de Géographie dans sa séance du 3 février 1888.

approximativement 70 habitants par kilomètre carré est très minime (5 départements) et que les deux tiers sont au-dessous de la moyenne, tandis qu'un tiers seulement se trouve posséder une population spécifique supérieure.

On a pensé à représenter graphiquement ces différentes valeurs sur une carte de France, en attribuant certaines teintes aux départements, suivant l'importance de leur population spécifique. Cette manière de procéder donne déjà une première idée de la répartition générale de la population dans notre pays; on voit d'après cette carte que le nord et l'ouest sont plus peuplés que les autres régions, si l'on en excepte ceux des départements du midi et du centre qui renferment de grandes villes.

Si l'on prenait pour base d'une carte analogue le territoire de l'arrondissement, on arriverait à 362 moyennes distinctes, et on verrait se morceler et s'accroître les différents groupes peuplés qui étaient faiblement indiqués par la carte départementale. Pour ne citer qu'un exemple, on sait que dans le département des Bouches-du-Rhône, l'arrondissement de Marseille possède une population spécifique moyenne vingt fois plus considérable (600 habitants par kilomètre carré) que l'arrondissement d'Arles, son voisin.

Aussi une pareille carte, établie par arrondissement, est-elle beaucoup plus instructive et se rapproche-t-elle beaucoup plus de la vérité que celle qui aurait pour base l'unité départementale. Elle présente en effet un nombre d'éléments quatre fois plus considérable.

Mais dans le même arrondissement la population n'est pas homogène et les cantons qui le composent présentent souvent des densités très différentes. Il y a en France 2,868 cantons; on trouve dès lors dans le canton un élément plus exact encore, car le territoire se morcelle en un nombre de divisions huit fois plus considérable.

M. Levasseur a dressé une carte de la densité de la population en France par canton, d'après les chiffres officiels

du dénombrement de 1872, et en a obtenu les résultats les plus intéressants sur la manière dont se groupe cette population dans certains pays : « Il semblerait, dit M. Levasseur, que la population se soit cristallisée autour de certains points de la carte. »

Cette carte a été teinte en deux couleurs, la couleur rose a été attribuée aux cantons dont la densité dépasse la moyenne générale (70 habitants par kilomètre carré), et les nuances bleues aux cantons dont la densité est inférieure à cette moyenne, et un simple coup d'œil jeté sur elle suffit pour séparer nettement les cantons urbains des cantons ruraux, et parmi ceux-ci, les régions suffisamment peuplées des grands espaces déserts de la Champagne, du Berri, des Landes, des Cévennes et enfin des Alpes.

I

Statistique de la densité par commune.

Il nous a semblé que, si intéressantes que fussent déjà les données d'une géographie cantonale de la population, il serait possible de pousser plus loin l'investigation et de limiter le travail à la plus petite des divisions administratives de la France. C'était là une entreprise considérable et dès le début nous aurions été tenté d'y renoncer, si nous ne nous étions pas trouvé soutenu, d'une part, par les encouragements des hommes les plus éminents, d'autre part, par l'espoir, par la certitude d'aboutir à un résultat utile et intéressant.

Il y a, en France, d'après le recensement de 1881, 36,097 communes, tel a été le nombre de nos opérations préparatoires. Lorsque les 36,097 densités ont été calculées, nous avons été alors seulement en possession des éléments de notre travail.

Notre premier soin a été de classer, dans chaque départe-

tement, les communes par ordre de densité ; de cette façon nous avons pu constater que dans certains départements tels que Basses-Alpes, Côte-d'Or, Creuse, Dordogne, Doubs, Eure-et-Loir, Gers, Lozère, Tarn-et-Garonne, Haute-Vienne, la population spécifique est plus homogène que dans les autres départements ; dans le département du Gers, près de la moitié des communes ont une densité comprise entre 30 et 40 habitants par kilomètre carré.

Les personnes qui ont voyagé dans cette région de la France peuvent en effet se souvenir que la population est très disséminée sur le territoire de chaque commune, et que, en dehors de quelques villes ou bourgs, qui renferment une certaine agglomération autour de l'église et de la mairie, ces territoires renferment un plus ou moins grand nombre de hameaux différemment espacés entre eux, mais à peu près également peuplés.

Toute autre est la physionomie des communes de l'Est, et principalement du nord-est de la France. En Franche-Comté, en Alsace, en Lorraine, toute la population de la commune se trouve agglomérée, réunie autour du clocher, les villages cessent brusquement, et laissent entre eux des espaces presque absolument déserts. Quant aux départements où la densité de la population est très variable, nous les trouvons situés, en général, sur le versant d'une grande chaîne de montagnes, penchés vers la mer ou bien vers une riche vallée. C'est ainsi que les départements de la Savoie, de l'Isère, de Vaucluse, des Bouches-du-Rhône, des Landes, présentent dans un espace assez restreint des populations spécifiques très différentes, le haut des montagnes et les Landes étant aussi pauvres d'habitants que de végétation, et les vallées de l'Isère, du Rhône, de l'Adour renfermant d'importantes agglomérations, ainsi que certaines parties des rivages de la Méditerranée.

Nous ne pouvons donner ici pour chacun des départements les résultats du classement des communes par

catégorie de densité différente, mais nous le donnons pour l'ensemble de toute la France, par le tableau suivant :

DENSITÉ ou population spécifique.				NOMBRE des communes.
De	0 à	10 hab. par kil. c.....		370
	10 à	20 —		2.041
	20 à	30 —		4.240
	30 à	40 —		5.871
	40 à	50 —		5.660
	50 à	60 —		4.684
	60 à	70 —		3.164
	70 à	80 —		2.314
	80 à	90 —		1.537
	90 à	100 —		1.178
	100 à	110 —		776
	110 à	120 —		559
	120 à	130 —		479
	130 à	140 —		354
	140 à	150 —		322
	150 à	160 —		239
	160 à	170 —		216
	170 à	180 —		158
	180 à	190 —		158
	190 à	200 —		110
	200 à	300 —		621
	300 à	400 —		249
	400 à	500 —		121
	500 à	600 —		88
	600 à	700 —		70
	700 à	800 —		36
	800 à	900 —		33
	900 à	1.000 —		30
	1.000 à	2.000 —		122
	2.000 à	3.000 —		52
	3.000 à	4.000 —		25
	4.000 et au-dessus	—		52
Communes non cadastrées et dont la densité n'a pu être relevée.				168
				36.097

D'après ce tableau on voit facilement que 26,000 communes environ ont leur population spécifique comprise entre 20 et

80 habitants par kilomètre carré, et que le nombre de celles qui ont une densité inférieure à 50 habitants dépasse sensiblement le nombre de celles qui possèdent plus de 50 habitants par kilomètre carré.

Comme dernier renseignement, disons enfin que 1,495 communes possèdent une population spécifique supérieure à 200 habitants par kilomètre carré¹.

Ces combinaisons statistiques étaient pour nous indispensables à étudier avant d'aborder la partie délicate, la plus difficile, mais aussi la plus intéressante de notre travail, nous voulons parler de la représentation sur une carte des résultats obtenus. C'est ce dont nous allons nous occuper dans le chapitre suivant.

II

Cartographie ou représentation géographique de la densité de la population par commune.

Lorsque nous nous sommes déterminé à représenter les résultats de nos travaux relatifs à la densité des 37,097 communes de France sur une carte, il nous a paru que la carte d'état-major au 1/320,000 était la seule qui pût convenir pour servir de base, de *substratum*, à cette représentation graphique. Cette carte, publiée en 33 feuilles, mentionne en effet toutes les communes, et son échelle lui donne dans toutes les régions une superficie suffisante pour l'inscription préalable des chiffres qui expriment leur densité.

Nous n'avons pas l'intention de développer ici la théorie

1. La commune de France qui possède la plus petite population spécifique est celle de Vabres, dans le Gard, 107 habitants pour 7,834 hectares, soit 1,4 habitants par kilomètre carré. Nous avons relevé de plus onze communes en France qui ont de 2 à 3 habitants par kilomètre carré; les Basses-Alpes et l'Hérault en comptent deux; les départements des Ardennes, Ariège, Bouches-du-Rhône, Isère, Haute-Marne, Savoie et Var, chacun une.

des courbes de niveau statistiques, sur laquelle s'est appuyé le reste de notre travail : cette théorie est maintenant assez connue pour que nous insistions sur ce point.

Il nous suffira de dire que nous avons considéré la population française comme un relief de terrain, comme une boursoffure du sol : plus la population est dense, plus le relief sera accentué; les espaces creux seront ceux où la population est le plus clairsemée.

Nous avons de plus introduit l'hypothèse suivante, qui était à nos yeux indispensable pour justifier l'établissement des courbes de niveau. Nous avons toujours supposé que, d'un territoire à un autre territoire voisin, la densité ne varie pas brusquement, qu'il n'y a pas pour ainsi dire de solution de continuité dans la surface idéale dont nous venons de parler.

L'existence de cette surface populeuse idéale une fois acceptée, il nous a été relativement facile de la couper par une série de plans horizontaux équidistants, disposés de telle façon que leur distance au sol même de la carte de France fût proportionnelle à la densité de la population. Les intersections de ces plans horizontaux avec cette surface idéale devaient déterminer de véritables courbes de niveau qui n'étaient autre chose que les lieux géométriques d'une même densité.

Ces courbes ont été projetées sur un plan horizontal, et les zones comprises entre elles, afin de pouvoir mieux être distinguées, ont été teintées de la façon qu'il suit :

Nous avons attribué à toutes les zones accusant des densités supérieures à 70 par kilomètre carré une teinte rose, de plus en plus accentuée au fur et à mesure que ces zones s'écartent davantage de cette densité. Quant aux régions possédant une population inférieure à 60 habitants par kilomètre carré, nous leur avons attribué une teinte bleue, d'autant plus forte qu'elles s'écartent de la densité moyenne.

D'après ce que nous venons de dire, les zones-roses les

plus foncées devront être les plus peuplées, tandis que les zones bleues les plus foncées représenteront les portions du territoire où la population est le plus clairsemée. Une zone intermédiaire restera donc en blanc, celle où la population spécifique est comprise entre 60 et 70 habitants.

De cette façon, l'aspect seul de la carte donnera une idée très exacte de la manière dont la population est distribuée. Comme nous l'avons dit plus haut, nous avons entrepris et mené à bonne fin ce long et délicat travail cartographique pour toute l'étendue du territoire français, à une échelle de 1/320,000, cette opération nous a mis en possession d'une carte mesurant une quinzaine de mètres carrés, c'est-à-dire très peu maniable si elle est consultée dans son ensemble. Nous avons dû en commencer la réduction à une échelle vingt-cinq fois plus petite en surface et nous en publions ci-joint un fragment réduit à l'échelle de 1/1,600,000¹.

Nous nous réservons, lorsque la carte sera réduite à la même échelle, et publiée, d'en donner une analyse détaillée et raisonnée, mais comme ce nouveau travail pourra être très long, qu'il nous soit permis, en attendant, d'appeler l'attention sur la manière dont la population se trouve répartie sur la portion du territoire français que nous mettons sous les yeux du lecteur. Cette carte renferme une partie de nos départements de l'ouest et du centre.

Si l'on examine notre carte par les deux départements de la Manche et du Calvados, on est d'abord frappé par l'aspect tourmenté des courbes de niveau de la population qui les habite. Des espaces très peuplés empiètent brusquement sur des régions où la population est clairsemée, ce qui s'explique parfaitement par la présence de petits centres industriels et

1. Afin de donner *de visu* une idée de la répartition de la population dans une partie de la France, nous joignons à ce numéro un fragment détaché de la carte de France au 1/1,600,000^e que vient de publier M. Ch. Bayle, éditeur. Cette carte est la réduction de la grande carte de la densité des communes que j'ai dressée et sur laquelle a porté la deuxième partie de ma communication.

commerçants, au milieu de prés et pacages très étendus.

Sur le bord de la mer on constate une série de reliefs populeux très accentués, Trouville, Deauville, Ouistreham, Langrune, etc., sur les côtes du Calvados, puis le long des côtes du Cotentin, les agglomérations de Saint-Waast, de Barfleur, de Cherbourg et ses environs, du cap de la Hague, de Flamanville, de Barneville, Granville, et enfin d'Avranches et Pontorson.

Quant à l'intérieur de ces départements, la population se groupe de préférence autour des chefs-lieux de canton, d'arrondissement et de département. On remarquera l'agglomération qui s'échelonne depuis Caen jusqu'à la mer, et dans le département de l'Orne, l'importante population qui rayonne autour de Flers, où se croisent plusieurs lignes de chemins de fer, et où se trouve un centre industriel important.

Dans le département de la Sarthe et de la Mayenne, le relief de la population rurale est bien moins accidenté, et même presque homogène, surtout dans le premier de ces départements. Les sommets les plus saillants se trouvent naturellement marqués par la présence de certains chefs-lieux, échelonnés le long des rivières et des lignes de chemin de fer. Mais les couleurs bleues et rouges se partagent à peu près également le terrain.

Toute autre est la physionomie du territoire breton. Très condensée tout le long du rivage de la mer, la population spécifique diminue pour ainsi dire en pente douce jusqu'aux forêts et aux landes qui occupent avec certains massifs granitiques le centre de la Bretagne, pour s'élever graduellement sur les rivages de la Basse-Bretagne et du Morbihan. On remarquera surtout dans le département d'Ille-et-Vilaine, le massif populeux qui commence à la Guernse, et enveloppe Rennes et ses faubourgs, tout en suivant le chemin de fer et le canal de la Rance, et qui vient s'épanouir autour de l'embouchure de la Rance, de Pleurtuit à Cancale.

La partie la plus frappante de la carte est, sans contredit,

le cours de la Loire, qui se trouve marquée sur tout son parcours par un afflux de population très considérable, surtout depuis l'agglomération de Nevers. Les points principaux de cette longue ligne populeuse se trouvent naturellement à Orléans, Blois, Ambroise, Tours, Saumur, Angers (Trélazé et les Ponts-de-Cé), Ancenis et enfin l'agglomération nantaise qui rayonne jusqu'à Chinon et même plus loin dans la vallée de la Sèvre Nantaise. Cette tendance de la population à s'établir le long des fleuves est caractéristique, nous la retrouverons partout en France, pourvu toutefois que le cours d'eau soit pour cette population un débouché de commerce et d'industrie.

* * *

Nous inclinons à penser que, avant l'établissement des routes et des chemins de fer, l'agglomération fluviale devait être encore plus significative, nous nous bornerons à faire remarquer que, en dehors des thalwegs, la population se groupe volontiers le long des voies ferrées et surtout aux croisements de ces voies ferrées, comme du reste aux croisements des routes tant nationales que départementales et autres.

Est-ce à dire pour cela que le chemin de fer, que la route a attiré la population, ou bien serait-ce plutôt la situation des agglomérations qui aurait déterminé le tracé des routes, et surtout des voies ferrées? Nous n'osons pas trancher le problème; il est évident que des routes ont dû s'établir entre des points populeux parfaitement déterminés. En ce qui concerne l'influence d'un tracé de chemin de fer sur la population ambiante, il serait indispensable de tracer une carte semblable à la nôtre, qui donnerait la situation véritable de la population, il y a un demi-siècle. Le rapprochement des deux cartes donnerait, nous sommes tenté de le supposer, une solution satisfaisante.

Avant de terminer ce court exposé, nous appelons l'attention du lecteur sur ce que nous appellerions, par analogie

de ce qui se passe en électricité statique, l'attraction des pointes; un coup d'œil jeté sur la carte montre effectivement que sur chaque promontoire, sur chaque pointe, existe une agglomération très sensible de population. Telles sont les pointes de Barfleur, de la Hague, de Granville, dans le département de la Manche, de Cancale et de Saint-Malo, dans l'Ille-et-Vilaine, de Paimpol, dans les Côtes-du-Nord, de Quiberon et de Ruiz, dans le Morbihan, du Piriac, du Croisic et de Saint-Gildas, dans la Loire-Inférieure. Faisons encore remarquer la densité considérable de la population dans les îles qui avoisinent les côtes de l'Atlantique. Nous voulons parler de Belle-Isle-en-Mer, de Noirmoutier et de l'île d'Yeu.

Nous venons de dire que si on possédait une carte semblable établie, il y a cinquante ans, on pourrait aujourd'hui constater de suite les changements qui ont pu se produire dans l'établissement de la population rurale, depuis la création de certaines lignes de chemin de fer. Dans l'impossibilité où nous sommes de faire un tel travail, nous nous sommes borné à dresser simplement une carte d'après les mêmes principes de statistique graphique, pour deux régions de la France où la population a notoirement changé depuis cinq ans. C'est ainsi que nous avons dessiné les nombres des populations d'après les données du recensement de 1876, pour le département de Vaucluse et les départements circonvoisins, région où la population a diminué sensiblement depuis cette dernière époque, aussi bien que pour le département de l'Aude et ses environs où le dernier dénombrement de 1881 a accusé une augmentation relativement considérable.

Nous avons pensé que de cette seule partie de notre travail résultait un intérêt très grand, celui de prendre pour ainsi dire sur le fait le phénomène d'accroissement et de diminution de la population, ce qui aide singulièrement à en dégager les causes locales.

Cette étude pourra peut-être être poursuivie après le prochain dénombrement, mais telle qu'est encore la carte générale que nous avons pu dresser, elle peut être, à notre avis, utilement rapprochée de certaines cartes statistiques déjà établies par les ministères des travaux publics et de l'agriculture, comme, par exemple, la carte de la circulation des routes, celle du mouvement des chemins de fer, les cartes agricoles et géologiques, etc., etc.

En effet (nous terminons ici notre notice par une simple réflexion), si on avait consulté l'état de la population spécifique dans maintes régions de la France, avant d'y construire certaines lignes de chemins de fer, on aurait évité bien des dépenses et bien des ruines. Pour ne prendre qu'un exemple, citons telle ligne qui a été créée au milieu de la partie la plus déserte de la Champagne, et qui était condamnée d'avance à la faillite, faute de voyageurs et de marchandises.

ERRATA

A la troisième et à la sixième ligne de l'extrait du *Bulletin des lois*, inséré à la page 234 du *Bulletin* du deuxième trimestre de la Société de Géographie, spécial au Centenaire de Lapérouse, et à la page 86 de la brochure tirée à part, il a été commis une erreur d'impression qu'il importe de rectifier.

C'est ainsi qu'au lieu de *petit-fils*, il faut lire *fil*, véritable degré de parenté.

Le Gérant responsable,

CHARLES MAUNOIR,

Secrétaire général de la Commission centrale.

LE

CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE L'EUPHRATE

P A R

A. DUMONT

Ingénieur en chef des ponts et chaussées en retraite¹.

Tandis que l'Europe s'épuise en armements et s'énervé dans des craintes continuelles de guerre, elle a perdu de vue, depuis quelques années, la jonction de son réseau ferré avec celui de l'Inde.

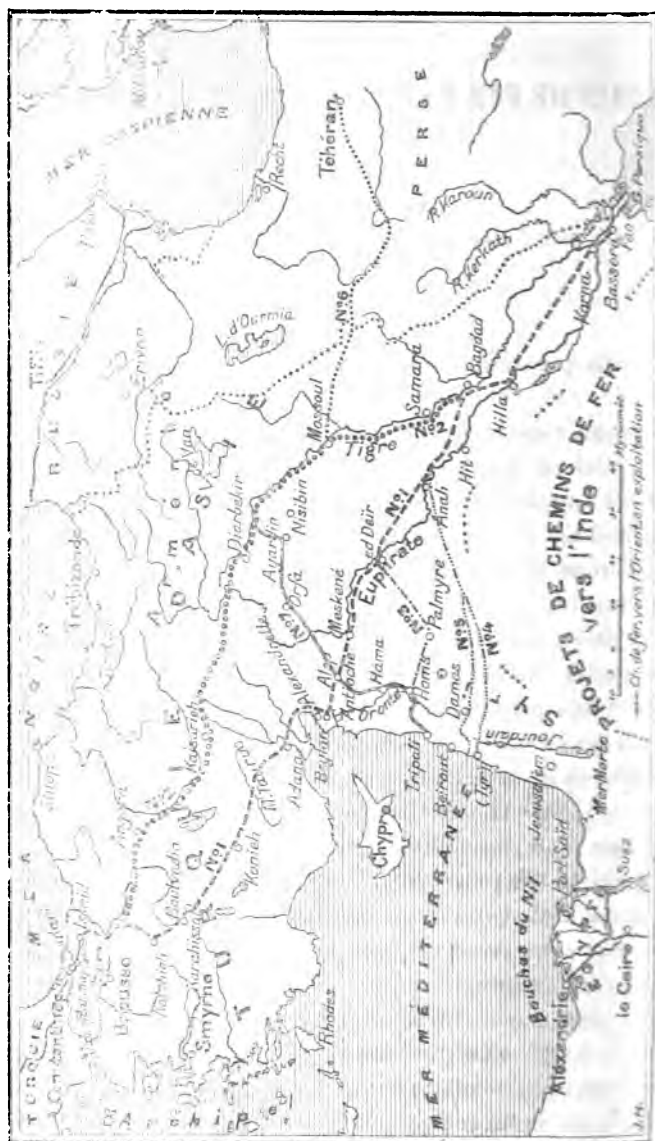
Cette question ne saurait être ajournée, elle s'impose à un prochain avenir.

L'Europe ne peut reculer devant une œuvre qui n'a rien d'extraordinaire; l'Amérique n'a-t-elle pas donné un exemple en établissant le grand chemin continental Atlantic and Pacific Railway entre New-York et San-Francisco, à travers des pays où la nature et les populations présentaient des obstacles considérables, où il fallait traverser de grandes chaînes de montagnes et s'élever à des hauteurs de plus de 2,000 mètres? Le Canada n'offre-t-il pas un autre exemple d'un grand chemin de fer continental?

Après de tels précédents, le grand central asiatique-européen qui doit réunir des centaines de millions d'hommes, s'impose sous peine de prouver l'impuissance des populations européennes.

On peut classer en trois groupes principaux les divers projets dont il a été question jusqu'ici. Ces projets ne nous paraissent pas s'exclure les uns les autres; dans un temps donné, ils seront tous exécutés, car ils sont assez éloignés les uns des autres pour répondre à des nécessités diverses.

1. Communication adressée à la Société dans sa séance du 6 janvier 1888.
SOC. DE GÉOGR. — 4^e TRIMESTRE 1888.



Ces trois groupes sont : Les projets qui prennent pour base le réseau ferré russe, qu'il parte d'Orenbourg ou du littoral de la mer Caspienne.

On sait que la Russie travaille actuellement avec beaucoup d'activité à l'établissement d'une voie ferrée déjà en exploitation, du bord oriental de la Caspienne aux bords de l'Oxus ; elle est à la veille de se continuer jusqu'à Samarkand ; cette ligne atteint presque aujourd'hui la base de la chaîne de l'Indoukoush, dont les diverses passes ont été, dans ces temps derniers, étudiées et reconnues très sérieusement en vue de la jonction avec l'extrémité actuelle du réseau indien.

Le projet de jonction russe paraît donc devoir être sûrement réalisé dans un temps peu éloigné ; mais il ne faut pas demander à de tels tracés de constituer une ligne de rapide transit, car ils traversent des contrées inhabitées sur de grandes étendues : ils sont trop isolés du mouvement de l'Europe.

Le deuxième groupe de projets pour réunir l'Europe à l'Asie a comme base la vallée du Tigre et de l'Euphrate, avec continuation possible par le littoral du golfe Persique, en prenant pour point de départ Constantinople ou une ville du littoral de la Syrie.

C'est particulièrement sur ce groupe de tracés que nous voulons aujourd'hui attirer l'attention de la Société, en résumant les divers projets qui ont été proposés ou reconnus depuis vingt-cinq ans.

Enfin le troisième groupe qui prendrait pour base les deux Arménie et la Perse, aurait son point de départ du côté de l'Europe sur le littoral de la mer Noire et probablement au port de Tireboli (Tripoli).

L'état politique et économique des deux Arménie et de la Perse ne permet pas d'admettre la possibilité d'une prochaine exécution. Voici en quels termes, il y a bientôt trois années, j'appelais l'attention de l'Institut de France sur la question :

« Depuis l'éclatant succès du canal de Suez, les relations avec l'Extrême-Orient se sont tellement multipliées que l'ouverture de la vallée de l'Euphrate entre la Méditerranée et le golfe Persique est revenue à l'ordre du jour.

« Quand le canal de Suez était encore à l'état d'étude et de discussion, on lui opposait l'ouverture de la vallée de l'Euphrate comme une concurrence; *aujourd'hui cette ouverture devient un complément nécessaire du canal.* C'est ainsi que tous les progrès s'enchaînent.

« Si, en effet, les 1,400 kilomètres qui, par la vallée de l'Euphrate, séparent le golfe d'Alexandrie ou la baie d'Antioche (près de l'embouchure de l'Oronte) du golfe Persique, étaient sillonnés par une voie de fer à grande vitesse, il serait possible de *gagner dix jours dans le temps du voyage* de Brindisi, de Marseille ou de Salonique à Bombay. En outre, on éviterait aux voyageurs la traversée si pénible de la mer Rouge; nul doute qu'une grande partie de ces voyageurs qui transitent aujourd'hui par Suez préféreraient la voie de l'Euphrate; il en serait de même des marchandises précieuses. Les conséquences économiques et politiques résultant d'un pareil travail seraient immenses.

« On doit prévoir que, dans un avenir prochain, le tonnage de transit par Suez atteindra 8 à 9 millions de tonnes et que le nombre des voyageurs sera de 200,000.

« *En admettant que la moitié seulement de ces derniers et que le vingtième du tonnage en marchandises précieuses, telles que soies, thés, tissus, cafés, etc., prennent le chemin de fer de l'Euphrate, cela justifierait amplement toutes les dépenses du chemin de fer entre la Méditerranée et le golfe Persique; le trafic local ne sera pas d'ailleurs sans importance¹.* »

Certes, la question n'est pas nouvelle, elle a déjà fait l'objet de nombreuses études et propositions, surtout de la part de

¹. *Comptes rendus de l'Académie des sciences.*

l'Angleterre. Sans remonter aux voyages et reconnaissances du colonel Chesney dans la vallée de l'Euphrate, nous rappellerons qu'en 1872, sur la proposition de M. Gladstone, le Parlement nomma une commission pour décider sur le projet de la ligne de l'Euphrate, depuis vingt-cinq ans à l'étude.

La commission examina cinq projets et, après une enquête approfondie, elle donna la préférence à la ligne d'Alexandrette à Alep, d'Alep à Meskené sur l'Euphrate et de là, par cette dernière vallée, jusqu'à Bagdad et Bassora.

La dépense était estimée à 250 millions ; cette somme devait être empruntée à 4 p. 100 avec la garantie du gouvernement anglais. Les revenus des douanes d'Alexandrette et de Bassora étaient affectés aux frais d'emprunt. La ligne devait transporter gratuitement la malle des Indes et les troupes anglaises aux mêmes conditions que les troupes turques.

Cette décision de la commission fut communiquée, par l'entremise de l'ambassadeur turc à Londres, à la Porte, qui dans la même année, l'apprécia et l'accepta. Mais, par suite des changements survenus dans les cabinets de Constantinople et de Londres, l'exécution en est restée jusqu'ici lettre morte.

Plus tard des explorateurs anglais et allemands ont organisé diverses expéditions à travers les vallées de l'Euphrate et du Tigre.

Nous devons citer les travaux de l'expédition allemande, et ceux d'une expédition anglaise faite il y a trois ans par M. Cameron.

A la suite de ces expéditions, on peut énumérer de la manière suivante les diverses lignes proposées :

Projet n° 1 se partageant en deux sections bien distinctes : la première de Scutari à Alexandrette par Ismid, Boulvadin, Konieh et Adana, avec embranchement sur Kutahieh, Brousse et Karahissar.

562 LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE L'EUPHRATE.

	Kilom.
La longueur de cette section, sans les embranchements, est de.	1.087
La seconde section d'Alexandrette à Bassora par Alep, Mesckené, Anah, El Deir, Hit, Bagdad, Hilla, Korna; développement...	1.308
Longueur totale de Scutari à Bassora.....	2.395

Les trois embranchements ont une longueur de 204 kilomètres.

		Kilom.
Celui de Brousse.....	80	} 204
— de Kutahieh	74	
— de Karahissar.....	50	
Total général pour le réseau.....		2.599

Le *projet n° 2* se dirigerait par le centre de l'Asie Mineure par Angora, Kaisarieh, Diarbekir, Mossoul et Bagdad.

Le *projet n° 3* irait de Tripoli de Syrie, par Palmyre et le désert, à Bagdad ou à Kweyt sur le golfe Persique;

Le *projet n° 4*, de Tyr à Kweyt ou à Bassora;

Le *projet n° 5*, de Sidon à Damas et de là à Bagdad ou à Kweyt.

Le *projet n° 6* serait une ligne allant d'Alep par Mossoul à Téhéran et Hérat;

Le *projet n° 7* irait de Tripoli de Syrie à Homs, Hamah, Alep, Orfa, Nisibin, Mossoul et de là, par la vallée du Tigre, à Bagdad, puis à Bushire et dans l'avenir à Kurraché, origine du réseau indien; c'est un tracé qui a été particulièrement étudié par M. Cameron.

Le caractère de chacun de ces projets peut se résumer de la manière suivante :

Le *projet n° 1* est le plus direct, il offre sans doute de grandes difficultés dans la section d'Ismid à Alexandrette, mais cette section peut être ajournée. L'ouverture de la seconde section d'Alexandrette à Bassora constitue déjà un immense progrès. L'exécution complète de ce projet

permettrait d'aller de Constantinople au golfe Persique avec des trains rapides (à 80 kilomètres par heure) en 33 heures.

Le *projet n° 2* (par Scutari, Ismid, Diarbekir, Mossoul, Bagdad) présente de grandes difficultés dans sa première portion, de Scutari à Diarbekir; il a été plusieurs fois entamé, puis abandonné. Près d'Angora on voit bien quelques terrassements, mais que de difficultés pour traverser ces hauts plateaux désolés du centre de l'Asie Mineure, dont la hauteur dépasse 1,200 mètres, et qui ont été ravagés par tant de cataclysmes : guerres, tremblements de terre, etc.

Le *projet n° 3* (de Tripoli de Syrie par Palmyre) offre deux avantages : un point de départ sur la Méditerranée, qui pourrait devenir un excellent port; un passage de la chaîne du Liban par Homs relativement facile; mais le trafic local serait bien faible entre Homs et la vallée de l'Euphrate qu'on voudrait rejoindre près de Deir; de plus il faut s'élever, en traversant le désert au delà de Palmyre, à des hauteurs variant entre 400 et 500 mètres.

Le *projet n° 4* (de Tyr à Bassora ou à Kweyt) offre les mêmes inconvénients de traverser des contrées désertes sur une grande étendue et, dans une proportion plus considérable encore, il nécessiterait la traversée de la vallée du Jourdain, difficulté de premier ordre.

Le *projet n° 5* (de Sidon à Damas et de là à Bagdad ou à Kweyt) ne présente aucune supériorité quant à la distance et au trafic sur la ligne partant de Tripoli, tandis qu'il offre, pour la traversée du Liban, de très grandes difficultés.

Le *projet n° 6* traverse au delà de Mossoul la Perse et l'Afganistan, il offre des difficultés et des incertitudes qu'il n'est pas possible de surmonter en ce moment; cette ligne ne constituerait d'ailleurs qu'un transit difficile et très coûteux.

Le *projet n° 7* (de Tripoli de Syrie par Homs, Hamah,

Mara, Islid, Alep, Orfa, Ayardin Nisibin, Mossoul) offre des avantages au point de vue du trafic local; cette ligne, en effet, traverse sur presque toute son étendue un pays fertile, bien peuplé, nommé anciennement « Syrie des rivières, » et par les Arabes Nassibein, c'est-à-dire « pays des deux récoltes ». La discussion nous paraît devoir être circonscrite entre le projet n° 1, de Constantinople à Alexandrette, de cette dernière ville à Alep et la vallée de l'Euphrate jusqu'à Bassora, et le projet n° 7, de Tripoli ou de Beyrout de Syrie à Mossoul, par Alep et Nisibin.

C'est plus particulièrement du projet n° 1 que nous nous sommes préoccupé dans ces dernières années, tandis que le projet n° 7 faisait l'objet des reconnaissances, de M. Cameron.

Dans ce projet n° 1, qui a toutes nos préférences, nous considérons d'abord la seconde section d'Alexandrette à Bassora par Alep et Bagdad, comme la plus pressée et la plus facile.

Une des principales objections faites contre ce projet, c'est l'insalubrité d'Alexandrette.

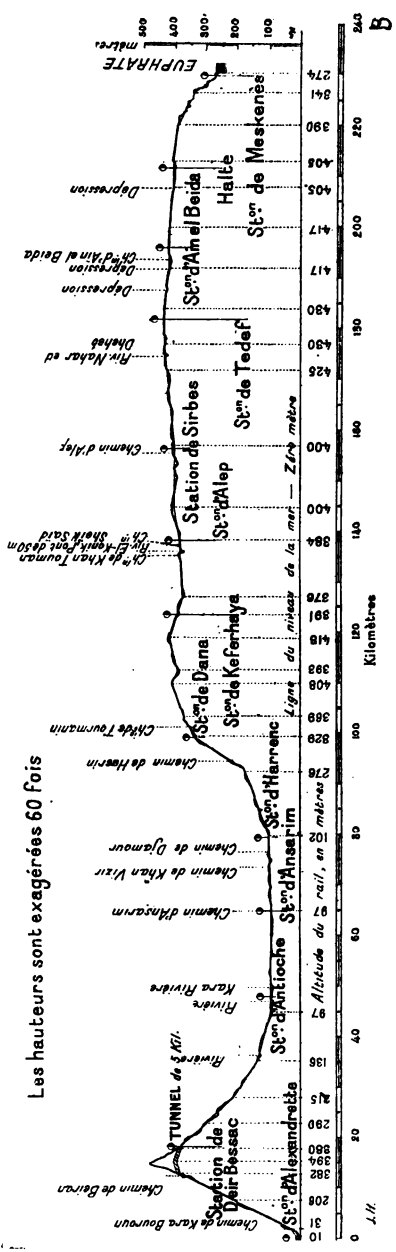
Il ne faut, à cet égard, rien exagérer. Voici ce que m'écrivait, il y a peu de temps, un homme très compétent, qui occupe une grande situation dans le pays, qu'il habite depuis plus de vingt ans.

« A Alexandrette la rade est magnifique et sûre, c'est incontestablement la meilleure de la Syrie.

« Le climat s'est beaucoup modifié depuis l'ouverture de l'isthme de Suez, et, avec une dépense de quelques centaines de mille francs, on ferait d'Alexandrette un séjour des plus sains et des plus agréables.

« J'ai toujours entendu dire par des ingénieurs compétents qu'il serait facile, au moyen d'un canal collecteur, de réunir pour les rejeter à la mer dans de bonnes conditions, les eaux dans certaines dépressions aux abords d'Alexandrette, qui sont la seule cause de son insalubrité. Le climat d'Alexan-

Les hauteurs sont exagérées 60 fois



drette s'est tellement amélioré depuis vingt ans, qu'aujourd'hui beaucoup de familles européennes ne quittent plus la ville en été et s'en trouvent bien.

La première, la seule difficulté un peu sérieuse qu'on rencontre à la sortie d'Alexandrette, c'est de franchir le col de Beylan à l'aide d'un tunnel.

Il résulte du profil ci-contre, dressé avec les documents les plus sérieux, que ce col pourrait être traversé à l'aide d'un tunnel dont la longueur maxima serait de 5,000 mètres, et qui s'élèverait à la cote de 382^m,45 au-dessus du niveau de la mer.

En admettant que le sol de la gare d'Alexandrette fût établi à la cote 10 mètres, on arriverait au tunnel de Beylan à l'aide de rampes d'une longueur totale de 13 kilomètres, ce qui donne une rampe moyenne de 0^m028 par mètre, pente très acceptable.

Après avoir franchi le tunnel de Beylan, on descend dans la plaine d'Antioche, dans la vallée de l'Oronte. La gare d'Antioche serait placée au kilomètre 47, à la cote de 96 mètres; la descente du tunnel de Beylan se ferait par une suite de pentes d'une longueur totale de 29 kilomètres et d'une inclinaison moyenne de 0^m009 à 0^m010 par mètre.

En descendant du tunnel de Beylan et avant d'atteindre la gare d'Antioche, le tracé laisse à sa gauche le lac d'Antioche, pour monter sur le plateau d'Alep en passant par Ansarim, Harem, Ana, et Kefer Haya, où seraient établies des stations, le point culminant étant à la cote de 418^m87.

Arrivé à ce point culminant, on descend à la station d'Alep, située au kilomètre 108 et à la cote de 391 mètres.

Sans aucun doute des études de détail amélioreraient ces données générales.

De la station d'Alep on atteint l'Euphrate à Meskené, située au kilomètre 230 et à la cote 275 mètres.

A partir de Meskené, le tracé suit avec des pentes inser-

sibles les bords de l'Euphrate, par Kalaat Dyraber, El Deir, où il traverse le fleuve pour entrer en Mésopotamie; il côtoie l'Euphrate jusqu'à la hauteur de Hit. De là il va à Bagdad, pour revenir ensuite sur la rive gauche de l'Euphrate, vis-à-vis d'Hillah, et, après l'avoir traversé une seconde fois vers Korna, confluent des deux grands cours d'eau mésopotamiques, il longe la rive droite du Chat el Arab et aboutit à Bassora.

Nous avons dit que la distance d'Alexandrette à Bassora par ce tracé était au maximum de 1,400 kilomètres.

Bassora serait, pour commencer, un terminus très suffisant; cette ville est, en effet, à 3 kilomètres du fleuve Chat el Arab, sur un canal qu'emplit le flot à l'heure de la marée; elle est située à moitié chemin de Korna (confluent de l'Euphrate et du Tigre) à la mer, au point où s'arrête la navigation maritime et où commence la navigation du fleuve.

L'avant-port de Bassora est à l'embouchure du Chat el Arab, au bourg de Fao, résidence des pilotes, des employés du sémaphore, du télégraphe sous-marin, des douanes. Le mouvement annuel à l'entrée dépasse aujourd'hui un demi-million de tonnes. Près de là est Mohammerah, sur la rive persane. En l'état actuel des choses, la population de Bassora dépasse 20,000 habitants; mais si le chemin de fer de l'Euphrate s'exécute, cette population quintuplera rapidement et Bassora deviendra une nouvelle Venise. De grands travaux d'assainissement s'imposeraient à Bassora.

Les Anglais ont établi leurs entrepôts et leurs chantiers à la jonction du canal et du fleuve; une nouvelle ville s'y forme peu à peu. L'arsenal turc est situé à 5 kilomètres en amont.

On peut prévoir que le tronçon de 230 kilomètres d'Alexandrette à Meskené sur l'Euphrate, aurait un trafic local très important.

Voici, à cet égard, l'opinion d'un observateur compétent qui a souvent parcouru cette partie de la ligne :

« Le chemin de fer, dans les conditions que vous m'indiquez, rassemblerait des quantités considérables de marchandises, puisqu'il traverserait une plaine immense, d'une grande fertilité, et assez bien cultivée. Par l'établissement d'un grand dépôt à Meskené sur l'Euphrate, il attirerait les marchandises qui arrivent en abondance des contrées qui s'étendent au delà de l'Euphrate jusqu'en Perse. La rémunération du chemin de fer me paraît donc assurée dès le début.

« Les prix actuels de transport d'Alexandrette à Alep et *vice versa* sont en moyenne de 70 francs la tonne par chameau et de 100 francs par mulet.

« C'est énorme, quand on pense qu'il s'agit d'une simple distance de 150 kilomètres environ.

« Actuellement le trafic des marchandises entre Alexandrette et Alep peut être évalué à environ 25,000 tonnes à l'aller et à 60,000 tonnes au retour. L'augmentation de ces trafics serait très considérable s'il y avait un chemin de fer.

« A ce sujet je me permettrai de vous faire une observation : dans votre travail, vous dites, en ce qui concerne la fertilité des terres de l'intérieur, que sans doute les arrosages et les cultures les rendraient peut-être les plus fertiles du monde ; mais même en l'état actuel, elles donnent des récoltes prodigieuses en blé. Je parle principalement de la Mésopotamie ; on cultive très peu parce qu'on ne sait que faire du blé à cause de la cherté des transports.

« Je ne veux pas quitter la plume sans vous exprimer ma pensée sur votre appréciation, à propos des voyageurs qui prendraient le chemin de fer pour se rendre aux Indes. Vous avez cent fois raison, le passage de la mer Rouge est terrible, et l'on préférera certainement le chemin de fer. »

Ces appréciations ne datent que de quelques mois ; elles ont été faites sur place et par un homme dont l'intelligence, la compétence et la situation donnent toute garantie.

Examinons maintenant le tracé proposé par M. Cameron. On prendrait pour point de départ Tripoli de Syrie. Un

des plus grands avantages de ce point est la salubrité, l'abondance et la qualité des eaux; il y a deux bonnes rades à Tripoli, dans la première on trouverait de grandes facilités pour la création d'un port largement suffisant au besoin du commerce. Le trafic actuel qui est purement local consiste surtout en fruits, provenant des vergers voisins et en grains des districts de Homs et de Hamad.

Néanmoins l'exportation actuelle atteint déjà plus de treize millions de francs par an; mais, faute de moyens de transport, de grands espaces de terrain très fertiles restent improductifs.

La ligne proposée suivrait la plaine, de la mer aux montagnes voisines, jusqu'aux passes de Nahr el Barid; elle atteint la Bukeia, petite plaine très fertile entourée par les Nahr el Kebir; elle monte ensuite jusqu'aux plaines de Homs dont la cote est de 490 mètres, sans de grandes difficultés, puis elle traverse la route par un pont de 2 à 300 mètres de longueur. La plaine de Homs, dont on pourrait facilement perfectionner les irrigations, est susceptible de donner des produits très considérables en grains, en cotons.

La location d'un chameau pour porter des plaines de Homs à la mer un quart de tonne coûte 12 à 14 francs pour une distance de 84 kilomètres; il y aurait une économie énorme par chemin de fer.

Les chiffres que j'ai recueillis en divers points, dit M. Cameron, donnent en moyenne un trafic suffisant pour deux mille chameaux par jour, soit 400 tonnes, sans compter le commerce d'Alep, qui occupe quatre-vingt mille chameaux.

Si l'on estime les prix de la ligne à 250,000 francs par kilomètre, on peut espérer un revenu de 5 p. 100 dès le début.

D'Alep et d'Orfa à Mossoul on ne rencontre pas de difficultés sérieuses.

En résumé la distance totale d'Alep à Mossoul d'après

M. Cameron serait par ce tracé de 340 milles (547 kilomètres).

La construction de la voie, y compris le pont sur l'Euphrate, pourrait aisément s'exécuter au même prix que nos lignes d'Europe; il est peu de pays au monde qui offre sur d'aussi vastes étendues de semblables facilités de construction.

De Mossoul à Bagdad la ligne suivrait presque la rive occidentale du Tigre jusqu'à Samara, se dirigeant de là droit sur Bagdad.

M. Cameron n'a reconnu le tracé que jusqu'à Bagdad.

En résumé, le tracé d'Alexandrette à Bagdad par Alep, Meskené et la vallée de l'Euphrate, est de 900 kilomètres. De Tripoli de Syrie à Bagdad par Homs, Hamas, Alep, la haute Mésopotamie et Mossoul, on a, d'après M. Cameron, 1,350 kilomètres.

Chacun de ces deux tracés a un trafic local important; les difficultés d'exécution ne sont pas considérables.

Si, après Bagdad, on prend pour terminus Bassora, la distance est de 500 kilomètres; en prenant Bushire, sur le littoral de la Perse, la distance, suivant M. Cameron, serait de 478 milles (765 kilomètres), mais il y aura sur ce terrain des difficultés considérables; il faudra traverser de nombreux canaux d'irrigation anciens ou nouveaux, franchir des marais, des cours d'eau importants, tels que le Kerkath, le Karoun, descendant des montagnes de la Perse.

Le grand inconvénient que présente le projet de M. Cameron, c'est, qu'au lieu de partir de Constantinople, il part des côtes de Syrie. Il ne se prête pas, comme le projet n° 1, à une ligne rapide de grand transit et à une exécution qui peut être si facilement divisée en deux tronçons.

Ce tracé, évidemment conçu dans un intérêt exclusif, doit, selon nous, être rejeté au profit du projet n° 1.

Quel que soit celui de ces deux projets qui sera exécuté, l'ouverture de la vallée de l'Euphrate serait évidemment le point de départ de grands travaux d'assainissement et

d'irrigation dans les plaines de la Mésopotamie, qu'on rendrait ainsi à leur ancienne fertilité.

La vaste plaine qui s'étend au-dessous de Bagdad entre le Tigre et l'Euphrate, jusqu'à leur jonction à Korna, forme une ellipse immense dont la surface est au moins de deux millions d'hectares.

Les eaux des deux fleuves, par leur vicieuse distribution de la ruine des anciens travaux des ingénieurs chaldéens, sont devenues depuis plusieurs siècles la cause de miasmes dangereux; les lieux habités sont insalubres; la terre, d'une prodigieuse fertilité quand elle était arrosée, ne rend aujourd'hui qu'une très faible portion des richesses qu'elle pourrait produire.

Cependant les deux fleuves roulent, à la hauteur de Bagdad, un volume moyen total qu'on estime de 6,000 à 7,000 mètres cubes par seconde : il suffirait de répandre rationnellement sur les plaines le dixième seulement de ce volume, de rétablir les anciens canaux des souverains de Ninive et de Babylone, pour créer dans cette région une nouvelle Lombardie, bien plus vaste et plus productive que la Lombardie italienne, si fertile cependant.

Ces travaux de régularisation et de curage des anciens canaux qui avaient été conçus sur une immense échelle, ne présentent aucune difficulté sérieuse; exécutés à l'aide des puissants excavateurs expérimentés à Sucz et à Panama, ils ne coûteraient que des sommes relativement peu importantes et s'exécuteraient avec une grande rapidité. La nouvelle Lombardie asiatique ne serait qu'à une distance de cinq à six jours de l'Europe, la Turquie y trouverait une richesse immense et les populations nécessiteuses de l'Europe un puissant moyen de colonisation.

Mais les obstacles physiques ne sont pas les plus considérables à vaincre, pour réaliser le chemin de fer de l'Euphrate; il faut compter aussi avec les difficultés politiques et pour ainsi dire morales.

Sur toute l'étendue des deux tracés décrits, les voyageurs rencontrent des populations désirant ardemment des routes et des chemins de fer. Sur le littoral de la Syrie, à Orfa, Alep, Diarbékir, Mossoul, Bagdad, on voit les riches disposés à apporter non seulement leur concours moral, mais encore leur concours financier.

Mais toute initiative a été étouffée depuis longtemps parmi ces populations, et l'appui de l'Europe occidentale est indispensable pour l'exécution.

De nombreux entrepreneurs ou hommes d'affaires cherchent bien à obtenir des concessions de chemins de fer ou d'autres travaux dans diverses parties de la Turquie d'Asie; mais la plupart d'entre eux ne convoitent des concessions que dans un intérêt privé.

Le gouvernement ottoman, avec juste raison, n'a pas grande confiance dans ces offres, il se réserve, instruit par l'expérience des scandales financiers de ces dernières années.

On dit le chef actuel du gouvernement ottoman, animé des meilleures intentions et désireux d'agir en réprimant les anciens abus. Espérons qu'il réussira à réaliser une combinaison qui, éloignant à la fois les prétentions rivales des Anglais et des Russes, réserverait au gouvernement ottoman l'exécution et l'exploitation de la grande ligne de l'Asie Mineure.

Ce gouvernement ne pourrait-il prendre exemple sur le gouvernement russe qui, sous la direction du général Annenkof, exécute avec un grand succès des lignes des rives de la Caspienne à Merv et à Samarcande. L'œuvre a été ici divisée avec beaucoup de logique, et a réussi grâce aux efforts continus des populations et de l'armée russe. Les terrassements ont été exécutés par les populations locales, sous la direction d'ingénieurs. La pose et l'exploitation ont été organisées par des bataillons spéciaux de l'armée, sous la direction d'officiers dévoués.

Pourquoi une combinaison analogue ne réussirait-elle pas en Turquie? Ne trouverait-on pas les ressources pécuniaires suffisantes, en escomptant d'avance pour un certain temps les résultats certains de l'exploitation? Nous sommes convaincus, au contraire, qu'on réussirait, car les éléments d'une telle opération existent dans les pays traversés.

C'est l'entente commune, la direction suprême sous une pensée généreuse d'intérêt public qui ont fait jusqu'ici défaut.

Sans méconnaître les immenses services que l'énergie de la race anglo-saxonne a rendus et rendra encore à la civilisation du monde, ne restons pas, de notre côté, inactifs. Surveillons la marche de cette grande question, moins dans une pensée d'intérêt que dans une pensée de civilisation et d'influence légitime pour notre patrie en Orient.

La France exerce, depuis des siècles, un protectorat moral dans toutes ces belles contrées. Elle doit affirmer et étendre aujourd'hui cette influence par tous les moyens légitimes, et la sympathie et l'appui de la Société de géographie ne lui feront certes pas défaut.

Les explorations récentes, faites par des Français en Perse, en Susiane, en Chaldée, couronnées de si éclatants succès, sont encore dans toutes les mémoires.

Notre domination et notre influence en Extrême-Orient, malgré les difficultés, les tâtonnements, les luttes pénibles, des débuts, grandissent et s'affermissent chaque jour. Le moment viendra où l'on considérera avec plus de calme et de sang-froid cette grande question en dehors des luttes politiques et quotidiennes, toujours si stériles. Rien ne se fonde sans beaucoup de luttes et sans le temps nécessaires.

Le chemin de l'Euphrate est un des facteurs principaux de notre future influence en Orient : c'est la continuation de la ligne de la Méditerranée, c'est le rapprochement de nos importantes colonies, ce n'est point une concurrence à Suez, c'est le complément de cette grande œuvre; avant la fin du siècle un rail continu ira jusqu'à l'Inde et la Chine.

L'ILE DE LA RÉUNION

PAR

ADRIEN BLONDEL

Ingenieur des ponts et chaussées

L'île de la Réunion fut découverte en 1545 par le Portugais Mascarenhas, d'où son nom de Mascareigne, qu'elle conserva jusqu'en 1649, époque où de Flacourt en prit possession au nom du roi de France et l'appela île Bourbon. Dans l'intervalle, les Hollandais et les Anglais l'avaient visitée, mais n'y avaient pas fait d'établissement, malgré la beauté et la richesse de la végétation, sans doute parce que ses côtes ne présentaient aucun abri et étaient d'un accès difficile, à cause de la grosse mer qui règne presque constamment dans ces parages.

Au moment de sa découverte l'île était inhabitée; elle était revêtue de forêts s'étendant jusqu'au bord de la mer et dont la solitude n'était troublée que par le cri de quelques oiseaux. Il n'y avait pas un mammifère et les ressources pour l'alimentation se bornaient aux innombrables tortues qui couvraient la plage.

Les premiers colons furent introduits en 1664 par la Compagnie des Indes orientales, à laquelle Louis XIV venait de concéder Madagascar et ses dépendances. Ils s'établirent à Saint-Paul, où les rejoignirent bientôt les Français échappés aux massacres de Madagascar.

Bourbon resta cent ans entre les mains de la Compagnie des Indes qui la rétrocéda au roi en 1764 en même temps

1. Communication adressée à la Société de Géographie dans sa séance du 5 avril 1888. — Voir les vues jointes à ce numéro.

que l'île de France, sa voisine, dont elle avait pris possession en 1712.

Pendant ce laps de temps, elle avait peu fait pour la prospérité de la colonie; ses gouverneurs, plus préoccupés de leurs intérêts privés que de ceux qui leur étaient confiés, avaient laissé les colons tomber dans un état voisin de la misère; un moment, sous la main puissante de La Bourdonnais, ils avaient pu espérer se relever, mais après lui ils étaient retombés plus bas que jamais.

Au moment de la rétrocession au gouvernement, après un siècle de colonisation, l'île ne comptait que 25,000 habitants, dont 5,000 de race blanche; 30,000 hectares seulement étaient cultivés en tabac, riz, blé, manioc, indigo, coton et café. Le café, qui devait devenir plus tard une si grande ressource pour la colonie, avait été introduit en 1717, époque à laquelle la découverte de caféiers sauvages, avait donné l'idée d'importer des plants de Moka.

Les premiers intendants royaux furent Dumas et Poivre qui devaient être avec La Bourdonnais les bienfaiteurs du pays. Ils s'occupèrent de relever l'agriculture, de régler le cours des eaux, de reboiser les montagnes, dévastées par les premiers colons. Poivre introduisit un grand nombre de plantes et d'arbres utiles: le giroflier, le muscadier, le poivrier, le cannellier, l'arbre à pain, le sagoutier, etc.

Cette impulsion donnée par les premiers intendants continua après eux, et en 1789, moins de trente ans après la remise à l'État, la population avait plus que doublé et atteint le chiffre de 60,000 habitants dont 10,000 blancs.

Pendant la période révolutionnaire, l'île qui avait pris le nom d'île de la Réunion, se gouverna elle-même et sa prospérité alla toujours croissant. Elle prit une part active aux guerres de la Révolution et de l'Empire, et ses nombreux corsaires, seuls défenseurs du pavillon français dans ces mers lointaines, infligèrent plus d'une fois de sanglantes défaites aux bâtiments anglais. Attaquée en 1810 par une

véritable flotte et une armée anglaise, elle résista vaillamment; mais si, accablée par le nombre, elle succomba, ce ne fut pas sans gloire; elle obtint une capitulation honorable et ses défenseurs purent se retirer avec tous les honneurs de la guerre.

La domination des Anglais dura cinq ans, pendant lesquels ils cherchèrent en vain à s'assimiler les vaincus.

Rien ne put entamer leur patriotisme et lorsqu'on voulut essayer de constituer dans l'île un régiment de volontaires, on ne put trouver que trois hommes qui consentirent à porter l'uniforme anglais. Les créoles de la Réunion aiment la France avec passion; ils ne laissent jamais échapper aucune occasion de la servir, et il y a peu de temps encore, on a pu les voir former des compagnies de volontaires pour prendre part à l'expédition de Madagascar.

L'île fut restituée à la France en 1815. Elle reprit alors le nom de Bourbon jusqu'en 1848, époque où on lui rendit celui de la Réunion en même temps qu'on proclamait l'abolition de l'esclavage. Cette grande réforme, qui donna lieu dans d'autres colonies à tant de drames sanglants, s'accomplit sans troubles et sans révoltes. C'est que les maîtres avaient toujours traité leurs esclaves avec douceur et avec humanité, et que ceux-ci leur avaient voué un attachement sans bornes. Depuis l'abolition de l'esclavage, il n'y a jamais eu à la Réunion, entre les blancs et les noirs, cet antagonisme qui, dans tous les anciens pays à esclaves sans exception, a donné lieu à tant d'événements regrettables. Ce fait, unique dans le monde entier, devait être cité, parce que, mieux que tout autre, il permet d'apprécier les qualités de douceur, d'urbanité et de justice qui forment le fond du caractère créole.

L'île de la Réunion, située par le 21^e degré de latitude sud, est à 1,800 lieues de Marseille, par le canal de Suez. Privée de câble télégraphique, elle ne communique avec la métropole qu'une fois par mois. Cet éloignement, cet iso-

ment au milieu de l'océan Indien où, jusqu'en ces derniers temps, seule elle représentait la France, sont venus ajouter de nouvelles difficultés à celles qui résultaient pour elle, des conditions économiques dans lesquelles l'avait placée l'abolition de l'esclavage, de l'absence de port dans une mer des plus dangereuses, des fièvres introduites par les convois de travailleurs, de l'avilissement sur les marchés d'Europe du prix de sa denrée la plus importante, le sucre, des maladies dont ses principales productions végétales, la canne à sucre et le café, ont été atteintes.

Depuis vingt-cinq ans, il n'est pour ainsi dire pas de calamité qui ait été épargnée à cette malheureuse colonie ; si elle n'a pas succombé, c'est grâce à son énergie et à sa puissante vitalité. C'est de cette situation et de ces efforts vraiment si intéressants que je voudrais vous dire quelques mots.

Quelques explications sont d'abord nécessaires sur la configuration et la constitution physique de l'île. Elle a sensiblement la forme d'une ellipse, dont le grand axe est dirigé du nord-ouest au sud-est, et dont les diamètres ont 71 et 51 kilomètres de longueur. L'île est tout entière d'origine volcanique ; elle semble avoir été produite par un volcan, dont le cône d'éruption placé, à l'origine, à l'extrémité nord-ouest du grand axe, se serait déplacé le long de cet axe pour venir s'arrêter à l'extrémité sud-est où il est maintenant en activité. La marche de cette éruption volcanique est bien marquée par les cratères éteints que l'on trouve rangés symétriquement de chaque côté de l'axe, et dont les principaux ont donné naissance aux trois cirques de Mafate, de Cilaos et de Salazie. C'est de ces cirques que partent les trois grands torrents de la colonie, les rivières des Galets, de Saint-Etienne et du Mât. Ils sont séparés par une série de montagnes extrêmement élevées, reste des effondrements des parois des cratères, parmi lesquelles je citerai le Grand-Bénard qui a 2,970 mètres, le Cimandef 2,250 mètres, le

Piton des neiges 3,069 mètres et les Salazes, formées de trois pointes aiguës, à l'altitude de 2,150 mètres, qui servent de repères aux marins à leur approche de l'île.

Il existe dans ces trois cirques des sources d'eaux minérales dont la découverte a été un bienfait pour la santé publique. A Salazie, à la cote 875 mètres; à Cilaos, à la cote 1,100 mètres, on trouve des eaux bicarbonatées sodiques et ferrugineuses dont la température est de 31° et 38°. A Mafate, les eaux sont sulfureuses et alcalines; leur altitude est de 680 mètres, leur température 31°.

Bien que ce soit peut-être les moins efficaces, celles de Salazie sont les plus fréquentées, à cause des facilités d'accès et d'existence qu'on y rencontre, et aussi du site pittoresque dans lequel elles sont placées; on ne trouve dans les Pyrénées rien de plus merveilleux que la route de Salazie, au fond des gorges de la rivière du Mât, dont les parois à pic sur plus de cent mètres de hauteur sont couvertes de fougères et d'orchidées qui semblent sortir de la roche elle-même. Le gouvernement a établi à Salazie une succursale de l'hôpital militaire.

La région des cratères éteints que nous venons de décrire et qui est la plus ancienne partie de l'île, est reliée au volcan actuel par une vaste plaine, située à une altitude de 1,600 mètres, qui a reçu le nom de plaine des Sables. A cette hauteur on trouve la température d'Europe et ses produits. L'élevage des bestiaux, la culture de l'avoine et des pommes de terre s'y font sur une assez grande échelle et donnent lieu à un trafic d'exportation assez important. A l'extrémité de la plaine des Cafres s'élève le volcan dont les laves s'écoulent dans la mer. Le cratère de ce volcan est à une altitude de 2,600 mètres; il est encore en activité. La dernière éruption date de 1860; depuis lors il y a eu des projections de cendres, mais pas de laves; les tremblements de terre sont assez nombreux, mais les secousses sont à peine perceptibles.

Les laves du volcan occupent un espace d'une vingtaine de kilomètres sur le littoral sud-est de l'île; elles présentent l'aspect d'une mer noire, ondulée, dont les vagues se seraient subitement solidifiées en conservant leur forme. Cet espace appelé Grand-Brûlé est dépourvu de végétation, à peine y trouve-t-on quelques lichens et quelques filaos chétifs dans les cavités où a pu se déposer un peu de terre végétale.

L'île est partagée en deux moitiés presque égales par ce grand massif montagneux qui, partant du Grand-Brûlé au sud-est, se continue sans interruption jusqu'à la côte nord-ouest où il se termine par une falaise d'une centaine de mètres de hauteur, qui tombe à pic dans la mer entre Saint-Denis et la Possession. Ces deux moitiés ont reçu, celle qui est au nord le nom de partie du Vent, celle qui est au sud le nom de partie sous le Vent. De ces deux côtés de l'île, les escarpements de la montagne s'arrêtent à une certaine distance du littoral, laissant jusqu'à la côte une bande d'une largeur moyenne de 10 kilomètres, à peu près plate, et présentant seulement de nombreuses coupures, lits des torrents qui amènent à la mer les eaux des grandes pluies. Cette zone est celle sur laquelle se sont établies les cultures et où se sont réunies les agglomérations qui ont donné naissance aux villes de la colonie.

Les principales de ces villes sont :

Dans la partie du Vent : Saint-Denis, capitale de la colonie, siège du gouvernement et de l'administration, qui a 33,000 habitants.

Dans la partie sous le Vent : Saint-Paul, autrefois le chef-lieu de la colonie et bien déchue de son ancienne splendeur, bien qu'il lui reste encore 29,000 habitants; Saint-Pierre, qui tend à prendre la place de Saint-Paul et cherche à conserver le mouvement commercial de sa région par le creusement d'un port destiné à le desservir; Saint-Pierre a 25,000 habitants.

Sous le rapport de la température, les deux moitiés de l'île sont à peu près dans les mêmes conditions, le thermomètre sur le littoral ne descend jamais au-dessous de 15° pour atteindre un maximum de 33 à 34°. Mais il n'en est pas de même pour le régime des pluies.

À la Réunion, comme dans tous les pays tropicaux, l'année n'a que deux saisons, l'hivernage qui dure du 1^{er} décembre au 30 avril, et la saison fraîche de mai à la fin de novembre. Pendant l'hivernage, les pluies sont abondantes partout, les vents variables; c'est la saison des cyclones.

La saison fraîche est celle des vents alisés du sud-est. Ces vents viennent heurter l'île dans la région du volcan; leur humidité se condense et se transforme en pluies qui arrosent la partie du Vent, tandis que la partie sous le Vent souffre de la sécheresse.

On se propose d'y apporter remède par l'irrigation; la question est à l'étude en ce moment, et il est probable qu'à l'aide de barrages établis dans le lit de certains torrents on pourra former de grands réservoirs, où il sera possible d'accumuler pendant la saison des pluies des réserves d'eau suffisantes. Cette question de l'irrigation est intimement liée à celle du reboisement; les forêts, qui couvraient autrefois la colonie, ont maintenant disparu presque complètement; malgré les avertissements qui leur ont pas manqué, les colons les ont détruites presque partout pour les remplacer par la canne à sucre. On cherche maintenant à remédier au mal par de nouvelles plantations qui ont déjà acquis une importance sérieuse. Un service spécial des eaux et forêts a été créé; tous les ans, des ressources sont inscrites au budget pour continuer le reboisement, et une réglementation sévère, édictée par le conseil général, est venue empêcher le renouvellement des abus. Je dirai en passant que les forêts de la Réunion contenaient un grand nombre d'essences, presque introuvables maintenant, et qui étaient précieuses pour la charpente, l'ébénis-

terie et les constructions navales. Je citerai parmi ces essences, le grand et le petit natte, le bois de fer, le tan rouge, le tacamaca, le tamarin des hauts.

Ainsi que je l'ai indiqué plus haut, c'est sur la zone du littoral que se font à peu près toutes les cultures de l'île, au moins les plus précieuses, la canne à sucre, le café, la vanille; les hauteurs sont consacrées aux vivres et au tabac.

En 1886, sur les 172,000 hectares qui forment la superficie de la colonie, 60,000 seulement étaient cultivés : 34,500 en cannes à sucre, 4,350 en café, 3,300 en vanille, 9,400 en vivres du pays, 8,450 étaient occupés par des cultures diverses, tabac, riz, avoine, etc.

Cette surface de 34,500 hectares cultivée en cannes a produit, en 1886, 39,000 tonnes de sucre, alors qu'il y a à peine vingt ans la production atteignait 60,000 tonnes.

La culture de la canne, autrefois si rémunératrice, est devenue ruineuse, à ce point qu'on a sérieusement agité la question de son abandon, bien qu'il paraisse impossible dans l'état actuel de la colonie. Les causes de cette diminution dans la production de la canne sont multiples. Il serait trop long de les examiner en détail; mais on peut dire que les planteurs ont fait des efforts considérables pour en atténuer les conséquences. On a diminué la superficie cultivée en ne conservant en exploitation que les meilleures terres; on a réduit le nombre des usines, en attendant la création d'usines centrales, rendues possibles maintenant par la construction du chemin de fer; on a introduit pour la fabrication du sucre les appareils les plus perfectionnés; enfin l'usage de la charrue, en donnant une meilleure préparation aux terres, a permis des réductions considérables dans la main-d'œuvre. En même temps, on a fait de nombreux essais de cultures nouvelles.

Des plantations de vignes et des semis de quinquina et d'arbres à caoutchouc ont été faits sur une grande échelle. On essaye la culture du thé, qui vient admirablement sur

les hauteurs; l'exportation du rhum, autrefois tout entier consommé dans le pays, prend une grande extension; une usine à tapioca vient d'être établie et elle commence déjà des exportations sérieuses; la culture du géranium et la fabrication d'essences de parfumerie s'accroît tous les jours; la colonie a demandé en France un directeur de culture pour l'amélioration de ses tabacs qui constituent un de ses produits importants. L'introduction de plants de libéria permettra de relever la culture du café du pays, atteint comme la canne d'une maladie qui en a réduit la production en 1886 à 500 tonnes, lorsqu'autrefois elle était de 5,000 tonnes.

Tous ces progrès ont été accomplis en moins de dix ans: on voit que la colonie ne s'abandonne pas et qu'elle lutte au contraire avec ténacité contre les obstacles qui entravent sa prospérité. Malheureusement, il en est contre lesquels elle est impuissante, et parmi ceux-là l'un des plus importants se rapporte à la difficulté de se procurer de la main-d'œuvre.

La population de la Réunion, à la fin de 1886, était de 175,000 habitants, sur lesquels 42,000 immigrants indiens, cafres, malgaches, soumis à un régime spécial. A ce chiffre, il faut ajouter 5 ou 600 Chinois, uniquement adonnés au petit commerce de l'épicerie. Sous le climat de la Réunion, le blanc ne peut pas se livrer aux travaux des champs, et il faut nécessairement recourir à la race indigène.

Lors de l'abolition de l'esclavage, par une réaction toute naturelle, les noirs abandonnèrent le travail de la terre; les facilités de l'existence dans ce pays où quelques poignées de riz, un morceau de manioc suffisent pour nourrir un homme, et une case en feuillages pour l'abriter, les encouragèrent dans les habitudes d'indolence pour lesquelles leur race n'a que trop de penchant. Quelques essais pour les remettre au travail, peut-être pas conduits avec assez de suite, ayant été infructueux, on en conclut un peu vite, je

crois, que l'agriculture n'en pouvait attendre aucun service. L'expérience du chemin de fer et du port, construits par les créoles presque exclusivement, est là pour montrer qu'avec un salaire modéré, 2 francs à 2 fr. 25 par jour, ils peuvent être fructueusement employés. Sans doute, on ne peut cultiver exclusivement avec des créoles, mais on peut trouver parmi eux un fort appoint à la main-d'œuvre nécessaire, permettant de réduire notablement celle qu'il faut demander au dehors.

Après l'abolition de l'esclavage, les planteurs n'eurent à leur disposition que des Cafres et des Malgaches venant d'une manière intermittente et obtenus à grand'peine de Mozambique et de Madagascar. Bientôt même cette ressource leur fut enlevée et la métropole dut aviser. Elle s'adressa au gouvernement anglais qui, par une convention signée en 1864, consentit à autoriser la colonie à recruter des travailleurs dans l'Inde. Les conditions imposées aux planteurs étaient des plus dures, mais c'était pour eux le salut, et ils hésitèrent d'autant moins à les accepter qu'aucune autre solution ne paraissait possible; ils les ont toujours scrupuleusement observées. La Réunion vit, depuis cette époque, sous ce régime qui donne lieu à des difficultés incessantes. La convention n'est pas exécutée par le gouvernement de l'Inde avec toute la bonne volonté possible; sous des prétextes dont la justice est contestée, on a suspendu l'immigration l'année dernière, et tandis que Maurice obtenait, en telle quantité qu'elle en demandait, des ouvriers de choix, Bourbon ne recevait qu'à grand'peine un nombre insuffisant d'hommes, peu propres au travail, perdus de vices et de débauches. Aussi leur rendement est-il faible; si l'on tient compte des frais d'introduction qui s'élèvent en moyenne à 450 francs par tête, des journées d'absence, de maladie, on verra que le prix de la journée de travail effectif est de 2 fr. 50. Ce sont ces immigrants qui ont apporté à la Réunion, autrefois si re-

nommée pour sa salubrité, les fièvres dont elle a tant souffert.

Les observations qui précèdent montrent à combien d'aléas est exposée une exploitation agricole à la Réunion, et je n'ai pas encore parlé du plus redoutable de tous, le passage d'un cyclone sur l'île.

Les cyclones sont d'immenses tourbillons circulaires animés autour de leur centre d'un mouvement de rotation très rapide qui atteint quelquefois la vitesse de 180 milles à l'heure. Ces tourbillons se forment dans des parages voisins de l'équateur, et ils sont animés d'un mouvement de translation qui, dirigé d'abord du nord-est au sud-ouest, s'infléchit pour descendre du nord au sud et se diriger ensuite vers le sud-est et aller se perdre dans les régions du pôle austral. La forme de la trajectoire du cyclone est sensiblement celle d'une parabole. La vitesse de translation, faible au début, atteint 7 ou 8 milles à l'heure dans le voisinage de la Réunion pour arriver à 15 ou 20 milles vers le 40° de latitude sud. Le diamètre du météore varie comme sa vitesse de translation; faible à l'équateur, il est d'environ 350 milles dans les parages de la Réunion et de 5 à 600 milles dans les latitudes inférieures.

L'intensité du vent va en augmentant de la circonférence au centre qui est caractérisé par un calme plat et une baisse barométrique considérable.

A mesure que le cyclone avance sur sa trajectoire et que son diamètre augmente, le volume occupé par la masse d'air en mouvement, croissant dans des proportions considérables, l'intensité du vent diminue de plus en plus et elle finit par s'éteindre.

Le passage du centre d'un cyclone sur la Réunion est toujours accompagné de désastres souvent irréparables. Rien ne lui résiste, ni plantations, ni arbres, ni maisons; tout est haché et emporté; une pluie torrentielle l'accompagne, les torrents débordent et l'inondation achève les destructions que le vent avait commencées; la mer et

d'une violence dont les tempêtes d'Europe ne peuvent guère donner l'idée; elle balaye la côte avec une fureur inouïe, et tout navire qui n'a pas fui devant le cyclone est irrémédiablement perdu.

Les lois de la marche des cyclones, pressenties au commencement du siècle par un créole distingué, Joseph Hubert, ont été précisées par un éminent officier de marine, M. le commandant Bridet, qui a consacré sa vie à la colonie, dont il est devenu un des enfants adoptifs. Il a déterminé, par une quantité presque innombrable d'observations, les relations qui existent entre la marche des cyclones et les variations de la pression barométrique, et il est arrivé à une précision telle qu'on peut, vingt-quatre heures à l'avance, prédire l'arrivée de la tempête, tracer presque exactement sa trajectoire sur la carte et déterminer sa vitesse.

Les cyclones sont à craindre à la Réunion pendant la saison d'hivernage, du mois de décembre au mois d'avril. Dans la saison fraîche, ils passent dans les basses latitudes et ne l'atteignent pas directement. Mais leurs effets ne s'en font pas moins sentir sur les côtes de l'île sous la forme de raz de marée. Les raz de marée se produisent par beau temps et par une mer calme, sans être annoncés par aucun mouvement barométrique; ce sont de grandes ondes, déterminant au large une longue houle à peine sensible aux navires et qui viennent tout à coup déferler à la côte avec une violence souvent plus grande que celle des cyclones. Les raz de marée durent ordinairement de douze à vingt quatre heures. Ils empêchent toute communication avec la terre et sont très redoutables pour les travaux à la mer, à cause de la rapidité avec laquelle ils se déclarent sans qu'aucun indice permette d'en prévoir l'arrivée.

Les considérations qui précèdent sur les cyclones et les raz de marée nous amènent naturellement à parler du port et du chemin de fer que nous venons de construire.

L'île de la Réunion exporte à peu près tout ce qu'elle produit et elle importe tout ce qu'elle consomme. En 1886, le total de son commerce extérieur s'est élevé à 41,442,000 francs composés de 13,319,000 francs pour l'exportation, 28,123,000 francs pour l'importation. De ces chiffres, le commerce avec la France figure pour 20,000,000 environ, 8,352,000 francs à l'exportation, 11,472,000 francs à l'importation. Dans les exportations, le sucre entre pour 8,560,000 francs, le café pour 500,000 francs, la vanille pour 1,346,000 francs, le rhum pour 550,000 francs. Le trafic est fait presque tout entier par des navires français; en 1886, en effet, les navires étrangers ne figurent dans les statistiques de la Réunion, à l'entrée que pour 4,194,000 francs, à la sortie que pour 36,000 francs.

Le fret a toujours été beaucoup plus élevé à la Réunion qu'à Maurice. Cette différence qui tend à disparaître depuis l'ouverture du port, provenait surtout de la manière dont se faisaient les opérations des navires à la Réunion et du manque d'abri qui les laissait exposés pendant tout l'hivernage aux mauvais temps sur des rades où la mer est toujours très dure, les fatiguait beaucoup.

Les opérations se faisaient en pleines rades par l'intermédiaire d'établissements spéciaux placés le long du littoral et portant le nom de Marines. Un établissement de Marine se compose essentiellement d'un appontement perpendiculaire à la côte et s'avancant en mer jusque par les fonds de 3 à 4 mètres. Cet appontement est formé généralement d'un tablier en bois reposant sur des pieux ou supporté par des bigues; sur ce tablier est placée une grue servant à élever les marchandises que viennent apporter des chaloupes accostant à son extrémité; ces chaloupes vont elles-mêmes chercher en rade les marchandises le long du bord des navires. Chaque établissement est muni, à proximité de l'appontement, de grands magasins servant d'entrepôts. On comprend combien, même par beau temps, doivent être longs le chargement et

le déchargement des navires, toujours mouillés à plusieurs kilomètres de la côte pendant l'hivernage qui est la saison où se fait le plus gros du trafic.

Si j'ajoute que le moindre raz de marée, et ils sont fréquents, empêche toute communication avec la mer, on ne sera pas surpris que la durée des séjours des navires à voiles à la Réunion soit de soixante-quinze et quatre-vingts jours. Qu'un cyclone survienne, les ponts sont emportés ou gravement avariés et leur service subit nécessairement un arrêt; quant aux navires, obligés de prendre le large en toute hâte, ils partent à l'aventure, fuyant la tempête, quelquefois sans capitaine ou avec un équipage incomplet, la mer ayant grossi si rapidement que les hommes à terre n'ont pu embarquer, et la liste est malheureusement longue de ceux qu'on n'a plus revus.

Le courrier de la Réunion qui vient d'arriver, nous annonce que le mois dernier un cyclone a passé sur Tamatave, heureusement sans toucher l'île; onze navires dont un croiseur de l'État ont été perdus; les victimes sont au nombre de trente-deux.

A ces considérations d'ordre commercial et humanitaire, venaient s'ajouter des raisons d'ordre politique et militaire qui rendaient un port indispensable dans cet océan Indien où les navires français ne trouvaient pas un point où ils pussent se ravitailler et se réparer à l'abri de leur pavillon.

Depuis le commencement du siècle, la colonie aussi bien que la métropole ont cherché à construire un port à la Réunion; bien des études avaient été faites, bien des essais avaient été tentés, toujours infructueusement, lorsqu'en 1873 un officier de marine, qui avait longtemps commandé dans ces mers, appela l'attention du gouvernement sur la possibilité d'établir un port à la pointe des Galets. Le ministre prescrivit une étude immédiate sur place, et c'est à la suite de cette étude que fut construit le port dont je vais avoir l'honneur de vous entretenir.

La pointe des Galets, située à l'extrémité nord-ouest de la Réunion, est une grande plaine, à faible pente, ayant la forme d'un triangle dont la base, qui va de la Possession à la rivière des Galets, est longue d'une dizaine de kilomètres.

Cette vaste étendue permet d'y construire tous les établissements nécessaires au commerce de la colonie tout entière aussi bien qu'à la marine militaire; elle présente de plus cet avantage d'être située sensiblement au centre de gravité de la partie productive de l'île, ce qui permet d'y opérer la concentration des produits avec la dépense de transports la plus faible possible.

Au point de vue de l'ingénieur, la disposition de la pointe des Galets permettait de creuser entièrement le port à l'intérieur des terres; ce qui, tout en donnant aux navires un abri plus sûr, dispensait de la construction de grands travaux à la mer, toujours très difficiles à établir et à maintenir dans des régions aussi agitées. La côte était très saine, très accore, et par conséquent permettait d'espérer une conservation parfaite de l'entrée.

La pointe des Galets n'était pas moins bien située au point de vue nautique. Ainsi que je l'ai indiqué plus haut, l'année se partage en deux saisons à la Réunion : l'hivernage qui est celle des pluies et des cyclones, la saison sèche pendant laquelle règnent les vents alisés du sud-est. Ces vents soufflent souvent en grande brise et agitent la mer au point de rendre les rades impraticables. C'est la pointe sud-est de l'île qu'ils atteignent d'abord; là, ils sont divisés par le massif des montagnes et contournent l'île de chaque côté de ce massif; mais ils ne peuvent atteindre la baie de Saint-Paul où se trouve la plaine des Galets, arrêtés qu'ils sont d'un côté par le cap Champagne, de l'autre par le massif qui sépare Saint-Denis de la Possession. Ces deux courants sont rejetés vers le large et il ne reste plus que des brises légères variant du nord-est au sud-ouest qui laissent la mer parfaitement tranquille devant la pointe.

Quant aux cyclones, il résulte de leur marche, que c'est par sa partie nord-est qu'ils viennent attaquer l'île. Le vent souffle alors du sud-est dans cette région, tandis que dans la partie opposée de l'île où est la pointe, on ne ressent que des vents de sud-ouest dont la violence est bien affaiblie par le massif central de l'île. En tous cas, la pointe des Galets ne commence à être atteinte par la tempête que douze heures au moins après qu'elle a atteint l'île, ce qui permet de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter des accidents.

Les projets du nouveau port et du chemin de fer, qui, comme nous le verrons plus loin, en était la conséquence, ayant été approuvés par le conseil des travaux de la marine, une convention fut passée avec une Compagnie qui s'engageait à les construire dans un délai de dix ans et à les exploiter pendant quatre-vingt-dix-neuf ans.

Cette convention ayant été ratifiée par les Chambres en 1877, la Compagnie concessionnaire se mit immédiatement à l'œuvre. Le chemin de fer était mis en exploitation le 14 février 1882 ; quant au port, en exploitation provisoire dès le 17 février 1886, il entra dans la période d'exploitation définitive le 1^{er} septembre de la même année.

L'entrée du port débouche sur la côte de la pointe des Galets par un chenal de 250 mètres de long protégé par deux jetées de cent mètres de longueur enracinées sur la plage.

L'écartement des jetées entre les musoirs n'est que de 90 mètres, de manière à ne permettre, pendant les tempêtes, l'introduction dans l'avant-port que de quantités d'eau peu importantes. Ce chenal, creusé à 9 mètres, débouche dans un grand bassin de 250 mètres de côté dont la profondeur est de 8 mètres. Ce bassin qui constitue l'avant-port est destiné à permettre à la lame qui s'introduit par le chenal, en s'étalant sur un grand espace, de ne produire que des dénivellations insignifiantes. De l'angle nord-est de l'avant-port, part un canal de 150 mètres de longueur sur 8 mètres

de profondeur, établissant la communication avec le port proprement dit. Le profil de ce canal est le même que celui du canal de Suez.

Le port proprement dit se compose d'un grand bassin de manœuvre de 230 mètres de côté, auquel aboutissent deux rues ou darses de 200 mètres de longueur et de 72 mètres de largeur, placées parallèlement l'une à l'autre. Bassin et darses sont creusés à 8 mètres.

Entre les deux darses s'étend un grand terre-plein de 86 mètres de largeur sur lequel, au bord de l'eau, sont placés les magasins-docks. Cette disposition présente l'avantage de donner un grand développement de quais utilisables : il y en a une longueur de 1,200 mètres. Ces quais sont, ainsi que les docks, munis de voies ferrées qui communiquent avec la ligne principale du chemin de fer, permettant ainsi l'enlèvement rapide et le transport à destination des marchandises débarquées.

Pour des raisons d'économie, on n'a pas construit de murs de quai ; mais on a établi de distance en distance des appontements de 60 mètres de longueur où viennent accoster les navires. Ces estacades sont munies d'engins de levage à vapeur, permettant un déchargement rapide. On n'enlève pas moins de 350 tonnes par jour, et les grands vapeurs de commerce de 3 à 4,000 tonnes qui fréquentent le port, terminent leurs opérations en quinze ou vingt jours ; autrefois ils en passaient cinquante sur les rades de la colonie. L'un des appontements porte une bigue permettant de prendre à fond de cale et de mettre directement sur wagons, des colis pesant 15 et 20 tonnes comme des générateurs et des cylindres de moulins à cannes ; autrefois le débarquement et le transport à l'usine d'objets de cette nature coûtaient plus cher que l'objet lui-même. Le port est muni de deux grands remorqueurs et d'un atelier capable de faire les réparations des plus grands vapeurs ; une cale de halage est en construction.

Je ne terminerai pas cette description sans parler de la disposition ingénieuse que la hauteur du terrain au-dessus de la surface de l'eau a permis de donner aux magasins. Ceux-ci sont à étage : le plancher du rez-de-chaussée est placé à 3 mètres au-dessus du niveau de la mer ; en avant est placé un appontement supportant une grue à vapeur qui permet de déposer au premier étage les marchandises prises directement à fond de cale. Cet étage est un rez-de-chaussée du côté de terre et le seuil de ses portes est à la hauteur des plates-formes des wagons, sur lesquelles on peut placer sans frais les marchandises d'importation déposées par les grandes grues. Quant aux marchandises d'exportation apportées par ces mêmes wagons, elles sont descendues à l'étage inférieur par des trappes et des couloirs, le long desquels on les fait glisser, et par un simple roulage on les met à bord. Toute marchandise mise en magasin donne lieu à la délivrance d'un bon de dépôt, sur lequel les banques de la colonie font des prêts aux dépositaires. La superficie totale du port est de 16 hectares.

Les terrassements se sont élevés au chiffre de 2,500,000 mètres cubes ; la partie au-dessus de l'eau a été faite à sec au moyen d'excavateurs à godets ; la partie au-dessous au moyen de dragages. Les appareils que nous avons employés sont les mêmes que ceux dont nous nous étions servis au canal de Suez, auxquels cependant avaient été apportées un certain nombre de modifications indiquées par l'expérience. Ce matériel de dragage était bien approprié à la nature du terrain à enlever et les travaux avançaient conformément au programme, lorsque tout à coup nous fûmes arrêtés par un obstacle que les dragues ne pouvaient attaquer ; c'était un mur de galets énormes reliés par une sorte de ciment très dur, d'une trentaine de mètres de largeur et barrant l'avant-port en travers du nord au sud. La rencontre de ce banc avait des conséquences graves, non seulement par le fait en lui-même, mais encore parce qu'il retardait

l'achèvement du reste du port, en fermant le passage aux gabares qui devaient aller porter les déblais à la mer.

Ce banc fut enlevé à l'aide de puissants appareils à air comprimé, composés de grandes caisses rectangulaires sans fond de 8 mètres sur 12 de côté qu'on plaçait au-dessus de l'obstacle et qui s'enfonçaient au fur et à mesure de l'extraction des déblais qu'enlevaient des hommes placés dans le compartiment inférieur; l'air refoulé dans ce compartiment chassait l'eau et permettait aux ouvriers de travailler à sec; ils étaient éclairés à la lumière électrique. Nous avons creusé avec ces appareils des fonds de 8^m,50 et 9 mètres sur toute l'étendue du banc de galets, mais non sans de grands retards dans l'achèvement des travaux, retards dus en partie à l'enlèvement de l'obstacle lui-même, mais surtout à la longueur des formalités administratives indispensables à remplir pour obtenir les crédits nécessaires.

Quant aux jetées, qui étaient le point délicat de la construction du port, leur établissement n'a donné lieu à aucun mécompte, malgré les difficultés provenant d'une mer toujours agitée, qui permettait à peine de travailler un jour sur trois et détruisait souvent en quelques heures le travail de plusieurs jours et de plusieurs nuits. Ces jetées ont été construites suivant un système nouveau, dont il est intéressant de dire quelques mots. On ne pouvait, pour cette construction, songer à se servir d'appareils flottants qui auraient été bientôt perdus par suite de l'absence d'abri sur cette côte nue. Il fallait opérer en partant de terre et allant au large, en bâtissant devant soi. Le corps de la jetée, dont l'épaisseur est de 14^m,50, est composé d'une série de tranches dont la face antérieure est inclinée de 30 degrés sur la verticale pour éviter le renversement en avant. Ces tranches, qui ont 2^m,50 d'épaisseur, sont indépendantes les unes des autres, elles se touchent simplement par une face. Elles reposent directement sur le sol et sont formées de rangées de blocs de béton superposés dont le nombre varie suivant la

profondeur de la mer. La dimension des blocs de chaque rangée va en augmentant, de bas en haut, elle passe de 20 tonnes, poids des blocs inférieurs, à 120 tonnes, poids des blocs du dessus qui sont exposés à toute la fureur de la mer et doivent présenter le maximum de résistance. Cette indépendance des tranches de la jetée permet aux tassements inévitables de se faire séparément sans entraîner de dislocations. Quant à la solidité, elle est à toute épreuve, tant à cause du poids propre des blocs que de leur frottement mutuel. Et de fait, les jetées ont subi plusieurs cyclones et de nombreux raz de marée des plus violents sans être ébranlées. Le corps de la jetée ainsi construite est entouré d'un véritable pavage en blocs de défense de 60 tonnes, destiné à empêcher les affouillements. La partie supérieure est à 2^m,40 au-dessus du niveau de la mer, et elle est bordée d'un mur de garde dont la crête est à la cote 6. Cette partie devait être plane pour permettre la translation de l'appareil de mise en place des blocs; comme il était impossible que le dessus des tranches se trouvât exactement à la même hauteur, on a remédié à cet inconvénient par une maçonnerie de blocages, seul lien des tranches entre elles et facile à réparer quand une dislocation se produit par suite de tassements inégaux.

Tous les travaux de construction ont été faits mécaniquement, depuis le cassage des pierres et la fabrication du béton, jusqu'à la mise en place des blocs. Le matériel dont on a fait usage est un matériel nouveau, imaginé spécialement pour ce travail. Je ne m'attarderai pas à le décrire, je dirai simplement quelques mots de la grue de pose, qui par ses dimensions exceptionnelles, la simplicité de sa construction et de sa manœuvre, mérite de fixer un instant l'attention. C'est une immense poutre triangulaire en fer à treillis, dont la base est en l'air; cette poutre peut recevoir deux mouvements, l'un de translation le long de la jetée, au moyen de roues roulant sur des rails, l'autre de rotation autour de son

axe sur un pivot central placé sur la jetée et qui coïncide avec le sommet du triangle. Une machine à vapeur et des appareils hydrauliques produisent ces mouvements. A mesure qu'une tranche est posée, la grue est avancée jusqu'au bord de cette tranche, de manière que l'une de ses extrémités surplombe en avant; sous l'autre extrémité est conduit le bloc à poser; il est soulevé par l'appareil et conduit vers le milieu de la poutre, au-dessus du pivot, où il reste suspendu. La poutre reçoit son mouvement de rotation, et lorsqu'elle est dans la direction où doit se faire la pose, le bloc toujours suspendu est amené au-dessus de la position qu'il doit occuper, descendu et mis en place. Cet appareil immerge des blocs de 40 tonnes à une distance de 13 mètres de son axe et des blocs de 120 tonnes à 7 mètres. Il fonctionne avec une régularité parfaite et sa sensibilité est comparable à celle d'un mouvement d'horlogerie.

La construction d'un port à la Réunion avait pour conséquence nécessaire celle de moyens de transport permettant d'y opérer rapidement et économiquement la concentration des marchandises.

Ces conditions n'étaient pas remplies par les routes existant dans la colonie; la falaise qui, comme je l'ai dit plus haut, sépare Saint-Denis de la Possession rend fort précaires les communications entre les deux parties de l'île. Il faut suivre, pour aller de l'une à l'autre, la route de la montagne qui passe sur la falaise à une altitude de 800 mètres et dont les pentes fort raides malgré son développement de 33 kilomètres, rendent impossible le transport d'un tonnage important. On pouvait, il est vrai, prendre la voie de mer. Celle-ci présente un aléa sérieux: on sait quand on part, on ne sait quand on arrive, et l'on cite des exemples de voyageurs partis de Saint-Denis pour la Possession et arrivant à Tamatave surpris par la tempête dans cette courte traversée qui dure une heure; ils avaient dû se réfugier sur un navire, qui obligé lui-même de fuir devant le temps

n'avait pu prendre terre qu'à Madagascar. Le transport d'une quantité de marchandises importantes exigerait, du reste, la création d'un cabotage coûteux, par suite des difficultés des opérations sur les rades et impossible à maintenir à cause de l'absence d'abris.

Dans ces conditions on voit que la construction d'un chemin de fer s'imposait.

Ce chemin de fer a été fait à voie d'un mètre, et c'est le premier et peut-être le seul exemple de chemin de fer à voie étroite, construit dans des conditions aussi difficiles.

On sait que la voie étroite, tout en se prêtant à un trafic important, a cet avantage de permettre des économies considérables dans la construction, par l'adoption de courbes de faibles rayons, de pentes assez raides qui diminuent considérablement les terrassements à exécuter; c'est pour ce motif que ce type a été choisi.

La longueur de la voie ferrée est de 125 kilomètres, elle suit la zone cultivée qui, comme nous le savons, est sur le littoral et elle comprend douze stations et trois haltes; elle part de Saint-Benoît pour aboutir à Saint-Pierre en passant par Saint-Denis, le port et les villes intermédiaires. Les ouvrages d'art se présentent sur cette ligne avec une multiplicité et une importance exceptionnelles.

La falaise est traversée en tunnel sur une longueur de 10 kilomètres et demi; sans parler des ponts ou aqueducs de moins de 10 mètres d'ouverture, et qui sont au nombre de plus de deux cents, on n'a pas construit moins de quarante-trois grands ponts ou viaducs formant une longueur totale de 2,450 mètres.

Parmi ces ponts, pour lesquels il a fallu créer des types de poutres nouveaux, il en est un qui a 100 mètres d'une seule travée, celui de la rivière du Mât, d'autres de 500 et 600 mètres de longueur, de grands viaducs de 15, 25 et 30 mètres de hauteur sur 240, 130 et 100 mètres de longueur.

Je n'abuserai pas de votre attention en décrivant ces ou-

vrages. Je dirai seulement quelques mots des ponts, qui me permettront de compléter ce que j'ai eu l'honneur de vous dire des torrents de la Réunion.

Avant la construction du chemin de fer, les grandes rivières de la Réunion n'avaient pas reçu de ponts. Ce sont des torrents d'une pente considérable, qui atteint encore jusqu'à 25 millimètres dans le voisinage de la mer. Ils sont presque tous à sec pendant la moitié de l'année, et à la saison des pluies, éprouvent des crues subites, atteignant souvent une grande hauteur; l'eau animée d'une vitesse considérable entraîne des blocs énormes de plusieurs mètres cubes, qui projetés contre les piles des ponts produisent l'effet de véritables coups de canon. Le lit du torrent s'élargit subitement, et pour quelques-uns, comme la rivière Saint-Étienne, atteint 1000 et 1200 mètres; souvent même à la suite d'une crue, le lit de la rivière se déplace en abandonnant celui dans lequel elle coulait auparavant.

Dans ces conditions, on comprend quelles difficultés a dû présenter l'établissement des ouvrages destinés à les traverser. Ces difficultés ont cependant été vaincues et nos ponts construits avec une solidité que rien n'a pu entamer.

Le chemin de fer et le port, exploités le premier depuis six ans, le second depuis deux ans, ont donné les résultats qu'avait prédits la Compagnie et auxquels personne ne voulait croire. Dès leur ouverture, les recettes ont couvert les dépenses d'exploitation; c'est là un fait unique et qui ne s'est produit dans aucun chemin de fer analogue, même en Algérie, pays bien plus riche et plus peuplé cependant, où après plusieurs années de trafic l'exploitation ne peut se suffire à elle-même.

Ce résultat fait bien augurer de l'avenir de cette entreprise.

Je termine, et je vous remercie de la bienveillance que vous avez bien voulu me témoigner en me prêtant aussi longtemps votre attention.

Je serai trop heureux si j'ai pu éveiller en vous quelque sympathie pour notre petite colonie, qui est perdue maintenant dans le rayonnement de sa grande voisine, mais qui par son patriotisme, son courage et son énergie s'est toujours montrée une digne fille de la France.

PROJET DE CRÉATION
D'UN
PORT DE GUERRE ET DE COMMERCE
A CABOURG (CALVADOS)

PAR
ALFRED PIAT

Vous avez l'habitude d'entendre ici des récits de voyageurs qui vous transportent en imagination dans des pays lointains. Permettez-moi ce soir de vous retenir quelques instants en France et de vous conduire seulement en Normandie. Je vous demanderai de vous arrêter à trois stations : au Havre, à Cherbourg et à Cabourg ¹.

La dernière vous est peut-être inconnue. Je vais vous la présenter.

Cabourg est une petite ville sur le bord de la mer, à peu près à moitié chemin entre Trouville et Caen ; c'était, il y a peu de temps encore, un village de pêcheurs dont une fantaisie clairvoyante a fait une station de bains de mer qui prend de jour en jour de l'importance et qui mérite déjà à ce seul point de vue, que la géographie s'en occupe.

Je l'habite depuis vingt-cinq ans pendant l'été ; si l'on pouvait me reprocher de rêver pour ce pays de trop grande destinées, j'aurais au moins pour excuse de le connaître depuis longtemps.

A force de le parcourir, j'en suis arrivé à me convaincre qu'il y avait là un emplacement magnifique pour un port dans l'intérieur des terres.

1. Communication adressée à la *Société de géographie* dans sa séance du 17 février 1888. — Voir la carte jointe à ce numéro.

La situation critique du Havre et de Cherbourg, les avantages manifestes de Cabourg et par-dessus tout l'intérêt national m'ont déterminé à appeler l'attention publique sur mon idée.

Je l'ai traduite en un projet dont peut-être quelques-uns de vous ont eu connaissance, car il a déjà pris une petite place dans les archives parlementaires, grâce aux rapports des commissions des pétitions des deux Chambres qui ont renvoyé ce projet à l'examen du gouvernement.

Nous vivons dans une époque de transformation ; chaque année apporte, pour ainsi dire, des changements dans nos habitudes, la science nous poursuit de ses inventions.

Depuis le jour où la vapeur a fait son apparition, que de changements, aussi bien à l'étranger qu'en France, sont survenus dans la marine militaire et commerciale !

La dimension des navires a été sans cesse grandissant et on s'est ingénié, de jour en jour, à en augmenter la vitesse.

Les ports se sont trouvés insuffisants pour répondre à ces progrès ; il a fallu songer à les approprier aux nouveaux besoins.

Nous possédons de grands navires de commerce d'une construction incomparable, pouvant lutter de vitesse avec les meilleurs des autres pays, et notre principal port, le Havre, n'est pas en état de les recevoir.

Le gouvernement a présenté un projet de loi pour l'amélioration de son port ; mais il est peu probable qu'on arrive à surmonter les difficultés de toute nature qui existent. D'autres raisons que je ferai connaître tout à l'heure semblent écarter l'idée même de tenter cette amélioration.

D'un autre côté Cherbourg, notre unique port militaire dans la Manche, ne répond plus, par sa situation et son aménagement, à la protection que la France est en droit d'en attendre.

C'est ce que je vais essayer de vous prouver, c'est la par-

tie la plus pénible de ma tâche; mais je ne puis l'éviter, car la nécessité de la création d'un nouveau port de guerre et de commerce ne peut résulter que de l'insuffisance bien constatée du Havre et de Cherbourg.

Situation physique du Havre.

En France, on s'est habitué à considérer le Havre comme notre grand port de commerce indispensable et il semble naturel qu'on satisfasse à toutes ses demandes, malheureusement il ne justifie pas sa réputation.

Le Havre, comme port de commerce, a été fondé dans un temps où l'on ne pouvait prévoir les exigences de la marine actuelle; depuis, ses passes, ses bassins, son organisation ont cessé de répondre aux besoins nouveaux. Le gouvernement et la ville se sont imposé de grandes dépenses, mais sans résultat appréciable.

Aujourd'hui, comme le disait un des ingénieurs qui ont pris part à l'enquête sur les travaux du Havre, si le port du Havre n'existait pas, ce n'est pas son emplacement que l'on choisirait.

Les faits et les documents officiels vont me fournir les preuves de ce que j'avance.

Le Havre est situé à l'embouchure de la Seine, dans l'estuaire qui s'est formé sous l'empire de la lutte des eaux douces et des eaux de mer.

De tout temps cet estuaire a été encombré par ces gigantesques dépôts d'alluvion qui finissent par conquérir de vastes territoires sur les eaux. Ainsi la mer venait autrefois jusqu'à Lillebonne qui était un port maritime et qui se trouve aujourd'hui distant de l'océan de plusieurs kilomètres.

C'est le sort qui semble réservé au Havre.

Depuis que de grands travaux d'endiguement ont été opérés sur 104 kilomètres depuis Rouen jusqu'au fond de l'estuaire, l'apport des alluvions dans la rade du Havre, sous

l'influence d'un courant plus rapide creusant le lit de la Seine et par suite d'un mouvement imprévu des sables du Calvados, s'est accru d'une façon inquiétante. D'après le calcul d'un ingénieur de l'État, de 1877 à 1883, il a été de 51 millions de mètres cubes de sable ou de vase.

Il en est résulté un exhaussement du sol sous-marin, et dès aujourd'hui la circulation dans la rade est des plus difficiles pour les grands navires même à haute mer, les sinistres subis dans ces derniers temps par les transatlantiques en portent témoignage.

Qui de vous n'a, en effet, assisté à l'entrée d'un transatlantique au Havre? C'est un spectacle très curieux et rempli d'émotion qui attire toujours un grand nombre de spectateurs.

Ce grand navire, chef-d'œuvre de la construction moderne, arrive, je le suppose, de New-York; il a fait la traversée en sept jours et quatre heures, la plus rapide traversée connue.

Le Havre est devant lui, mais il n'y peut entrer; il lui faut rester en vue du port, exposé aux mauvais temps et aux périls de la côte, plusieurs heures, peut-être un jour pour attendre l'instant propice.

Lorsque le moment est venu, il s'avance vers l'entrée du port avec toutes les précautions imaginables, car il s'agit d'éviter les atterrissements : la moindre faute de manœuvre, le plus léger roulis peuvent amener son échouage ou la rupture de son hélice; il faut prendre garde à tout, car aujourd'hui on en est à ne plus compter les accidents. Cependant il faut se hâter, quelques minutes perdues peuvent compromettre sa marche.

On arrive au port, le spectacle se rapproche et devient plus émouvant en présence du prodigieux appareil disposé pour son entrée.

La navigation est suspendue dans l'avant-port, quelque préjudice qui puisse en résulter pour les autres navires.

Le transatlantique s'avance, halé et remorqué; de tous côtés des cordages sont tendus pour assurer sa marche, chaque pas est un sujet d'inquiétude, il faut éviter les abordages; ce ne sont pas les seules difficultés.

Pour franchir les écluses donnant accès au bassin qui lui est destiné, les courbes ont été si mal calculées que ce n'est qu'à l'aide de manœuvres longues et périlleuses qu'il finit par pouvoir pénétrer et prendre sa place dans le bassin qui lui est assigné.

Le tour de force accompli à l'entrée devra être accompli de nouveau à la sortie.

Est-il possible que nous en soyons encore là aujourd'hui? cependant les travaux qu'il s'agit de faire ne sont pas de nature à modifier beaucoup cette situation.

Il me suffirait de vous lire l'exposé des motifs du projet de loi pour l'amélioration du port du Havre et de la basse Seine pour vous faire juger de l'état précaire du Havre et des difficultés qui se présentent pour concilier les intérêts du Havre avec ceux de Rouen, favorisés par les premiers endiguements de la Seine, déjà si fatals au Havre, et qu'il s'agit néanmoins de continuer pour rendre Rouen plus facilement accessible aux navires de mer d'un certain tonnage. Que n'a-t-on opté de suite en faveur de Rouen! on eût épargné bien des dépenses, entre autres celles du canal de Tancarville.

Par une bizarre contradiction, pendant qu'on le creusait, on faisait tout ce qu'il fallait pour le rendre inutile, ainsi que je le prouverai tout à l'heure.

Le programme des travaux à exécuter au Havre laisse même déjà entrevoir des doutes sur les résultats qu'on en attend. Son principal objet est d'ouvrir, en dépit de la direction habituelle des vents et des protestations des marins, une nouvelle passe au nord, vers la Hève, pour suppléer à celle du sud déjà compromise.

N'est-il pas juste de craindre que les envahissements de

l'estuaire d'un côté et les éboulements des falaises de l'autre ne viennent dans un temps plus ou moins long menacer cette nouvelle passe?

C'est cependant sur elle que repose cet ensemble considérable de travaux projetés d'avant-port et de bassins nouveaux à conquérir sur la mer, dont l'achèvement est estimé à 200 millions et pour lesquels le gouvernement demande pour commencer, dès à présent, 96 millions.

Le Havre, quoi qu'on fasse, restera d'un accès difficile et d'un aménagement douteux; mais sa situation géographique par rapport à Paris, par rapport à la France, est-elle donc si bonne, si remarquable au point de vue commercial, qu'il faille tout tenter en sa faveur?

Situation commerciale.

Il n'en est malheureusement rien; c'est ce que je vais vous prouver, pièces en mains.

Il s'est produit, dans ces derniers temps, une grande extension de trafic au profit des ports étrangers, notamment au profit d'Anvers.

Nous voyons, d'après une statistique officielle, que le tonnage des navires de mer entrés dans les principaux ports de la mer du Nord et de la Manche s'est accru, de 1861 à 1882, pour chacun des ports ci-après, dans les proportions suivantes :

Hambourg.....	3.20
Brême.....	2.63
Rotterdam.....	3.10
Anvers.....	6.20
Le Havre.....	2.17

Voilà un document dressé par les soins du gouvernement français qui ne peut être taxé d'exagération en ce qu'il a de fâcheux pour nous.

Ainsi, le Havre est, de tous les ports que nous venons de citer, celui qui a le moins progressé.

Si nous faisons la comparaison de son trafic avec celui des ports de Londres, de Liverpool et de Glasgow, on serait encore plus étonné de son état d'infériorité.

Le mouvement du Havre, entrées et sorties, est à peine de 4 millions de tonnes, tandis que celui de Londres est de 17 millions, celui de Liverpool, de 15 millions, et celui de Hambourg, comme celui d'Anvers, de près de 7 millions.

Dans nos ports d'Europe, c'est surtout le fret d'exportation qui fait défaut, celui qui peut en offrir davantage est le plus favorisé.

Le port du Havre est un de ceux qui en offrent le moins car il résulte du document que je vous citais qu'à peu près les deux tiers des navires qui y entrent en sortent sur lest.

La France occupe une situation exceptionnelle pour profiter du commerce du monde et cependant elle se voit enlever chaque jour cet avantage naturel.

Que lui manque-t-il donc pour en profiter?

Un port bien situé, bien aménagé, bien outillé.

Or, le Havre est mal situé pour attirer en France le grand courant commercial du monde et profiter de celui qui pourrait naître dans son sein. Alors même qu'il viendrait à triompher des obstacles que la nature lui a créés, il ne saurait sortir victorieux des difficultés qui entravent son trafic.

Du côté du Nord, le Havre n'a rien à attendre, les ports échelonnés du Havre à Dunkerque s'en disputent les produits.

Du côté de Paris, le Havre a encore à subir la concurrence du Nord et en outre celle de Rouen qui est destinée à arrêter dans son port la batellerie de la Seine et à se passer du concours du Havre pour recevoir les produits du dehors ou de l'intérieur en rendant ainsi, à l'aller comme au retour, inutile le canal de Tancarville.

Du côté du centre, du sud-est et du midi de la France,

d'où le Havre semblerait pouvoir tirer des produits pour alimenter son fret d'exportation, bien peu de ces produits lui arrivent.

Il suffit de jeter les yeux sur une carte pour en voir la raison.

Si nous prenons le Mans comme un des points du Centre le plus favorable à notre exportation, à cause des diverses lignes de chemin de fer qui viennent y aboutir, nous trouvons qu'il est à une distance de 315 kilomètres du Havre tandis que Cabourg, dont nous parlerons tout à l'heure, n'en est qu'à 171 ; différence, 144.

Si nous faisons le même travail par rapport aux autres villes du Centre, de l'Est et même du Midi, nous continuerions à constater des différences, quoique moins grandes, au détriment du Havre. A l'égard des distances par eau, fleuves ou canaux, elles sont encore plus désavantageuses, ainsi que nous le montrerons tout à l'heure.

De cette situation physique et morale du Havre, que je viens d'esquisser, il résulte que, peu à peu, nous en arrivons à devenir tributaires de l'étranger pour notre exportation comme pour notre importation dont la solidarité s'accuse de jour en jour plus fâcheuse pour nous.

Existence du Havre compromise en cas de guerre.

L'existence même du Havre peut être mise en question.

Dans les temps troublés où nous vivons, il est de la prudence la plus élémentaire de prévoir la possibilité d'une guerre.

Il est malheureusement trop certain que si elle survenait, l'ennemi n'aurait d'autre but que de nous faire le plus de mal possible; il faut donc s'attendre à le voir tourner ses terribles moyens d'attaque et de destruction contre toutes les villes du littoral qui seront à la portée de ses coups. Nous

avons eu la preuve que la guerre moderne ne procède que par destruction.

Dans cette éventualité quel serait le sort du Havre?

Ne serait-ce pas une véritable cible offerte à l'ennemi? Le Havre et son port sont tout entiers en façade sur la mer et les travaux projetés ne feront que l'y mettre davantage, s'il est possible.

Ne voit-on pas quelles seraient les conséquences d'une attaque, le Havre, bombardé, incendié, ses docks, ses magasins détruits, notre flotte commerciale anéantie?

Par combien de millions faudrait-il chiffrer ces pertes, et je ne parle pas de celles en hommes et en matériel de guerre, qui pourraient être les conséquences d'un combat qui n'aurait eu d'autre cause que la défense du Havre?

Quel que soit le prix que pourrait coûter la création d'un port de guerre et de commerce, il serait certainement bien inférieur aux dommages qu'il est permis de prévoir dès à présent.

Le gouvernement ne s'arrête pas devant de telles perspectives et ne craint pas de demander à la France de nouveaux sacrifices, comme si les nouveaux millions qu'il réclame pouvaient venir aux secours des millions déjà dépensés.

Le Havre étant impossible à défendre, il est cependant essentiel que l'embouchure de la Seine soit protégée.

Peut-on compter sur Cherbourg?

Insuffisance de Cherbourg.

Depuis les progrès de l'artillerie, Cherbourg, notre grand port de guerre sur la Manche, est insuffisant pour remplir le rôle en vue duquel il a été créé. Comme l'a écrit un de nos précédents ministres de la marine, l'amiral Aube, il est ouvert à toutes les surprises, c'est un nid à bombes et à obus.

Il est hors de doute qu'avec les moyens dont on dispose, le bombardement de Cherbourg ne serait que trop facile.

Malgré les dangers que courrait une flotte ennemie, la ville serait en péril.

A l'égard de son arsenal, il serait certainement détruit, l'arsenal est dans la mer; on avait accumulé les moyens de défense pour le protéger, le fort Chavagnac, qui devait être un de ses puissants appuis, s'effondre, le musoir de la digue tombe en ruines, et la digue elle-même, qu'il s'agit en quelque sorte d'imiter au Havre, serait impuissante à résister aux matières explosives à l'usage actuel de l'artillerie.

Le ministère de la marine, en raison de la situation périlleuse de Cherbourg, a mis tous ses soins à l'organisation d'une défense mobile.

Quoi qu'il en soit, Cherbourg reste menacé et ne saurait être aujourd'hui le grand port militaire sur lequel la France doit pouvoir compter pour la partie de ses côtes la plus essentielle à défendre.

Pendant que les marines de guerre se transformaient en partie sous notre initiative, pendant que nos voisins se créaient des ports à l'intérieur, protégés contre toute attaque par leur éloignement de la mer, par une singulière contradiction, nous sommes restés inactifs, comme insoucians des fâcheuses conditions de nos ports.

Kiel et Wilhemshaven en Allemagne, Kronstadt en Russie, Chatham en Angleterre, tous ces ports de création récente ou aménagés à nouveau sont, par leur éloignement du rivage, à l'abri d'un bombardement.

De pareils exemples sont de nature à nous faire réfléchir, cependant nous n'avons rien fait.

L'Allemagne ne s'apprête-t-elle pas encore à se créer le plus grand port de refuge qu'on puisse rêver et un port à double issue par le percement de la presqu'île du Jutland?

Il est temps, en France, que l'attention s'éveille sur les agissements de nos voisins. Si nous ne songeons pas à attaquer, nous devons nous mettre au moins en mesure de nous défendre.

Nécessité d'un nouveau port de guerre et de commerce.

Y a-t-il un remède à la situation que nous venons de vous exposer, aussi bien en ce qui concerne le Havre que Cherbourg ?

Je vais essayer de vous démontrer que le remède existe.

Si d'une façon générale la question était ainsi posée : Est-il bon que la France ait sur l'Océan, le plus près possible de Paris et du centre de la France, un grand port de guerre et de commerce en eau profonde à l'intérieur des terres et assez éloigné de la mer pour être à l'abri d'un bombardement ? il est probable que tout le monde ou à peu près serait de cet avis.

Mais s'il s'agit de l'application de l'idée, arrive la série des considérations et des objections.

L'objection principale la plus commune, celle qui, pour le plus grand nombre, semble répondre à tout, consiste à dire :

Cherbourg et le Havre existent ; ils ont une possession d'état consacrée par le temps, ce serait folie de penser qu'on puisse abandonner Cherbourg qui représente tant de millions de travaux, abandonner le Havre qu'on a toujours considéré comme notre grand port naturel à l'abri, jusqu'à présent, de toute contestation, dont le nom est connu du monde entier, dont tant d'intérêts considérables sont groupés autour de lui et dont le commerce a pris l'habitude.

Si l'on s'en tenait toujours à l'objection du fait acquis, on ne tenterait rien de nouveau, nous en serions encore aux coches, aux pataches et aux diligences.

Le commerce, que l'on regarde comme si routinier, a bien su en peu de temps, même le nôtre, prendre le chemin d'Anvers et délaisser le Havre en dépit même de toutes les objections qu'aurait pu lui suggérer le patriotisme.

Il faut bien se dire que le commerce n'a pas d'habitudes qu'il n'a que des intérêts.

Peu importe au commerce les millions dépensés dans un port s'il n'y trouve la facilité des transactions en temps de paix et la sécurité en temps de guerre.

Il faut examiner les nouveaux projets sans autre préoccupation que celle de savoir s'ils peuvent rendre les services qu'on se propose; c'est dans cet esprit que je vous demande de vouloir bien examiner avec moi celui que je vais avoir l'honneur de vous soumettre.

Il ne s'agit rien moins que de la création sur un terrain neuf, à Cabourg, d'un port de guerre et de commerce en eau profonde.

Nos voisins ont montré déjà ce que l'on peut faire, profitons de leur expérience et tâchons de faire mieux.

A Londres, à Liverpool, à Glasgow, à Anvers, à Brême, à Hambourg, les navires trouvent les plus grandes facilités d'accès et de débarquement.

Tous ces ports fournissent la preuve que la prospérité d'un port dépend en grande partie de son aménagement.

Avec la situation exceptionnelle de la France par rapport à l'océan, un port qui aurait l'avantage, sur ceux que nous venons de citer, d'être en eau profonde, sans écluses et accessible à toute heure, serait en mesure non seulement de rivaliser avec eux, mais encore de les surpasser, surtout s'il est bien situé.

Cette situation ne peut être bonne qu'à la double condition que le nouveau port soit à proximité de Paris et en même temps du centre de la France.

D'être près de Paris, parce que Paris tend plus que jamais à devenir le grand centre des affaires; si Paris pouvait être un port de mer pour la grande navigation, il n'est pas douteux, avec la situation particulière de la France, que ce serait le plus grand port du monde; mais Paris est trop éloigné de la mer et les projets les plus audacieux ne vont pas jusqu'à vouloir en faire un port pour des navires comme les transatlantiques. Il faut, quoi qu'il arrive, avoir un port

sur la mer qui soit approprié au grand mouvement maritime auquel nous avons droit de prétendre et qui soit, dans les relations les plus directes avec Paris, notre grand centre commercial. Qu'il s'agisse, en effet, de coton, de sucre, de café, une grande partie des transactions se nouent à Paris, pour les ordres à donner, les commissions à exécuter, pour les embarquements ou les débarquements, il est de la plus grande importance que le négociant qui vient de conclure des affaires à Paris puisse se rendre le plus vite possible sur le lieu même des opérations ; c'est surtout dans les affaires commerciales que la célérité est indispensable. Ne sont-ce pas les besoins du commerce qui ont fait naître les trains de grande vitesse ? N'est-ce pas aussi le commerce qui a favorisé l'extension des communications rapides par télégraphe ou téléphone ? La vitesse est plus que jamais une des conditions modernes de son existence. Par tous ces motifs, notre grand port de commerce ne peut être éloigné de Paris.

Il doit être, en même temps, le plus rapproché possible du centre de la France, du sud-est et du midi, parce que de ces régions peuvent lui venir les produits minéraux et agricoles, les bestiaux, les machines sortant de nos usines et généralement toutes les matières lourdes capables de lui fournir un fret d'exportation, sans compter les marchandises en provenance de l'Afrique et de l'Orient.

Comme on ne saurait trouver la réunion de ces conditions dans aucun port existant, on ne pouvait chercher la place du nouveau port ailleurs que dans la baie de la Seine.

L'amiral Coligny, dans un temps où les moyens d'exécution manquaient, avait conçu le projet gigantesque de la convertir en une immense rade capable de contenir toutes les flottes du monde.

En parcourant la baie de la Seine on ne peut trouver un emplacement plus favorable pour l'établissement d'un grand port que la vallée en arrière de Cabourg.

Avantages de la situation de Cabourg.

Voici les avantages de la situation de Cabourg.

La vallée de la Dives à l'entrée de laquelle se trouvent Cabourg et la petite ville de Dives offre le meilleur point de pénétration dans les terres. Cette vallée a plus de 30 kilomètres de profondeur.

Tout semble, sur ce point, avoir été préparé par la nature pour la création d'un grand port.

Cabourg se trouve suffisamment à l'écart des estuaires de la Seine et de l'Orne pour n'avoir pas à redouter les causes d'ensablement et d'atterrissement dont leurs estuaires sont forcément le théâtre.

Son orientation assure sa facilité d'accès, les falaises et les coteaux qui le dominent à l'ouest et à l'est assurent sa sécurité et ses moyens de défense.

Il y a encore une considération qui doit appeler particulièrement l'attention sur Cabourg, plutôt que sur tout autre point du littoral.

Cabourg constitue un point géographique unique, dont l'importance n'a pas encore été signalée.

Nous avons dit qu'il était de toute nécessité que le port à créer fût le plus rapproché possible de Paris et du centre de la France.

Or, si l'on consulte la carte, on constate que Cabourg est le point qui se trouve *à la fois* le plus près de Paris et du centre de la France, il ne saurait donc y en avoir un autre remplissant les mêmes conditions.

De cette circonstance particulière découlent mathématiquement pour Cabourg les conséquences les plus fécondes pour la facilité de ses relations.

Pour le prouver, il n'est pas besoin d'avoir recours à des hypothèses. Dès aujourd'hui notre réseau de chemins de fer, de a manière dont il a été tracé, semble avoir eu pour but

d'aboutir par ses lignes les plus directes à Cabourg même.

Pour rendre cette vérité tout à fait complète, il suffit d'un raccordement de ligne sur un parcours tout au plus de 20 kilomètres.

Afin de vous convaincre de ce que j'avance, si vous voulez bien me suivre, nous partirons de Cabourg dans toutes les directions; je tâcherai que le voyage ne soit pas trop long; en tous cas, il sera plus court qu'en partant du Havre.

Si nous nous dirigeons sur Paris, nous avons au départ la double ligne par Mézidon et Trouville qui rejoint à Lisieux la ligne de Paris. Les embranchements de Mézidon et Trouville dans l'état actuel obligent à un détour de quelques kilomètres; mais par le raccordement dont je viens de parler de la ligne de Cabourg-Mézidon sur Lisieux on gagnera plus de 20 kilomètres et le port projeté de Cabourg, s'avancant dans l'intérieur des terres de 8 kilomètres, ne sera plus qu'à une distance de Paris de 214 kilomètres, tandis que le Havre en est à 228 kilomètres. Différence 14 kilomètres.

De plus, Cabourg aura cet avantage d'avoir deux voies de décharge jusqu'à Paris, l'une par Lisieux l'autre par Argentan.

Le Havre, loin d'avoir cette facilité, n'a qu'une ligne vers Paris surchargée de lignes accessoires qui viennent se greffer sur elles à différents points de son parcours. Dans l'état actuel, cette ligne est à peine suffisante au trafic, qu serait-ce s'il venait à s'accroître dans des proportions considérables?

Dirigeons-nous maintenant du côté du centre, du sud-est et du midi de la France; l'avantage de Cabourg sur le Havre, en suivant le parcours des lignes existantes dans ces directions est encore plus marqué.

Du côté du Centre, le Mans, point de raccordement des principales lignes du Centre, de l'Est et du Midi, est, ainsi que nous l'avons déjà dit, plus près de Cabourg que du Havre. la différence au profit de Cabourg est de 144 kilomètres.

En s'éloignant vers l'Est, du côté d'Orléans, la différence

est moins sensible ; mais elle est encore de 34 kilomètres jusqu'à Orléans.

Ce qu'il y a encore de particulier à signaler en faveur de Cabourg, c'est que par une ligne transversale directe qui pourrait s'appeler le Grand Transversal de Cabourg à Marseille, il est, par Tours et le Mans et par les lignes de Clermont et de Lyon, en communication directe avec Marseille et la Méditerranée.

Telles sont les lignes de chemins de fer existantes : sauf sur 20 kilomètres, il n'y aurait rien à créer pour la facilité et la rapidité des communications du nouveau port.

Pour compléter l'économie de ses relations, il ne resterait plus qu'à relier Cabourg au bassin de la Loire par un canal qui irait rejoindre à Tours le canal du Berry. Les difficultés ne seraient pas grandes, surtout avec les moyens dont on dispose aujourd'hui et que l'on s'apprête à employer à Panama.

En prenant la carte, on est saisi au premier coup d'œil par l'énorme économie de parcours que procurerait une telle voie pour nos produits du Sud-Est, du Centre et du Midi.

Il est facile de se rendre compte de l'immense détour que doivent suivre ces produits par les canaux actuels et le cours de la Seine. Par rapport au Havre, on économiserait 182 kilomètres.

Quelles perspectives ouvrirait ce nouveau canal pour l'économie de nos relations commerciales intérieures et extérieures !

Il serait peut-être encore possible, si on le jugeait utile, de mettre en relation Cabourg avec Paris par un canal, son parcours serait indiqué par les vallées de la Dives, de l'Iton et de l'Eure pour aller rejoindre la Seine à Mantes.

Mais l'utilité de ce dernier canal ne me semble pas justifiée, car le nouveau port absorberait, par le canal en prolongement de celui du Berry, une partie des produits qui arrivent à Rouen ou au Havre par la Seine.

A l'égard de ceux que pourrait encore apporter la balellerie de la Seine, transbordés à Rouen sur des navires de mer, ils arriveraient aussi promptement à Cabourg qu'au Havre, car le chenal navigable de la Seine passe du côté opposé au Havre, en se rapprochant de Cabourg de toute la largeur de l'embouchure de la Seine.

Ainsi, soit par la voie des canaux, soit par le moyen des chemins de fer, Cabourg sera à même de recevoir les produits agricoles ou industriels de la France pouvant offrir un fret rémunérateur.

Il n'est pas douteux qu'avec ces moyens de communication plus faciles et plus économiques, de nouveaux courants commerciaux s'établissent et que nos usines de l'Est et du Centre, qui aujourd'hui font leurs expéditions par Anvers, ne préfèrent alors Cabourg.

Leurs préférences actuelles semblent justifiées, car nos canaux de l'Est semblent avoir été faits plutôt pour favoriser la Belgique et l'Allemagne. En tous cas, ils conduisent *plus directement* à Anvers qu'au Havre¹.

Ce n'est pas seulement du Centre et de l'Est que Cabourg pourra tirer son fret d'exportation. Par Marseille, mis en communication plus rapide avec l'Atlantique, les marchandises en provenance de l'Orient, de l'Afrique et du midi de l'Europe, après avoir payé un fret d'importation à Marseille, iront fournir un fret d'exportation à Cabourg.

Nos ports de France en général souffrent du défaut d'exportation, il faut reconnaître que rien n'a été fait pour le favoriser. Nous avons un magnifique réseau de chemins de fer et nous n'avons aucun port dont la situation, les dispositions et l'aménagement puissent attirer le grand courant des affaires du côté de la mer. Il semble même que chaque jour les populations s'en désintéressent davantage, il faut

1. On compte par fleuves ou canaux de Lyon au Havre 932 kilomètres et de Lyon à Anvers 896 kilomètres; de Marseille à Lyon la distance reste invariable.

leur faire comprendre par l'établissement d'un port bien situé que c'est du côté de la mer que sont leurs intérêts, que les voies maritimes ne sont que la continuation des chemins de fer et que les ports n'en sont que les stations maritimes.

Nous avons signalé les ressources d'exportation pour notre nouveau port, il n'y a pas à craindre que celles d'importation lui fassent défaut.

Le jour où le public et le gouvernement comprendront l'inutilité des dépenses à faire au Havre, le port de Cabourg deviendra, pour ainsi dire, la carte forcée.

Les défauts du Havre seront les premiers éléments de fortune pour Cabourg.

Il en aura d'autres, savoir :

La situation meilleure pour la répartition en France et en Europe des marchandises d'importation ;

Son accès facile à toute heure ;

Son aménagement perfectionné créé de toutes pièces ;

Sa position exceptionnelle qui en fera, pour ainsi dire, la porte de l'Europe sur l'océan et le point terminus du grand courant commercial dont l'Atlantique sera le théâtre après l'ouverture de l'isthme de Panama.

Telles sont les raisons qui semblent désigner Cabourg pour devenir le grand entrepôt de l'Europe.

Le projet adopté devra avoir pour conséquence une réforme de nos tarifs, par terre et par eau, afin d'ouvrir un libre passage aux produits du monde apportés dans notre grand port, le premier par son outillage, et le premier par sa situation.

Grâce au perfectionnement apporté par M. de Lesseps dans les dispositions de notre globe, bien longtemps après sa création, les mers comme les peuples, jusqu'alors séparés, sont réunis, de nouvelles voies sont ouvertes au commerce.

Déjà le percement de l'isthme de Suez a fait la fortune du bassin de la Méditerranée, le percement de l'isthme de Panama dans sa conception plus grandiose, par une plus facile

circulation des richesses, est appelé à faire la fortune du monde entier.

Il y a, de ce dernier côté, une révolution qui se prépare dans les habitudes commerciales; l'ouverture de l'isthme de Panama, c'est la grande route du tour du monde ouverte par l'Atlantique et le Pacifique, trouvant à Suez leur trait d'union.

La France est la mieux placée de toutes les nations pour profiter des courants commerciaux créés ou préparés par M. de Lesseps; nous n'avons pas tiré de celui de Suez tout le profit que la France pouvait en espérer.

Nous n'avons pas su nous défier suffisamment de la concurrence étrangère.

Celui de Panama peut avoir des conséquences plus fécondes pour la France, il faut nous préparer.

Ne laissons plus comme aujourd'hui les navires, même ceux portant le pavillon national, passer devant nos yeux pour transporter des marchandises ou aller chercher du fret à l'étranger sans s'arrêter dans nos ports.

Si nous savons faire ce qu'il faut, Anvers ne pourra plus détourner à son profit le commerce dont le courant naturel devrait se diriger vers nous.

L'Angleterre qui est encore sans rivale, qui détient par ses flottes la plus grande partie du commerce maritime, qui a fait de ses ports les principaux entrepôts du monde, est fatalement appelée à subir la concurrence du continent.

Déjà pour elle commence la lutte, les nations continentales ont des flottes, des colonies, et ne veulent plus rester ses tributaires. Le mouvement du commerce extérieur de l'Angleterre, qui s'élevait environ à 17 milliards en 1883, est descendu à 14 en 1886.

Pendant ce temps celui de l'Allemagne et de la Belgique ont progressé dans de larges proportions; celui de l'Allemagne seul en a profité pour 650 millions. Quant à la France au lieu de gagner elle a perdu 25 millions!

Si l'Allemagne et la Belgique ont progressé c'est grâce surtout aux travaux dont leurs grands ports ont été l'objet dans ces derniers temps.

En Belgique, 174 millions ont été dépensés pour Anvers.

En Allemagne, 170 millions pour Hambourg.

En France, depuis dix ans, nous avons dépensé 348 millions pour nos ports, c'est-à-dire plus que l'Allemagne et la Belgique réunies.

Quel résultat en avons-nous retiré ? 25 millions de perte sur notre commerce extérieur.

Les dépenses n'ont pas été épargnées pour le Havre. On y a ouvert de nombreux bassins qui, pour la plupart, devenaient inutiles pendant que sa passe devenait impossible; aujourd'hui, il s'agit de tenter de nouvelles expériences, d'entamer une lutte avec la nature.

Si, dans une lutte, il est souvent difficile de prévoir quel sera le vainqueur, les apparences ici ne sont pas en faveur du Havre.

Cessons des travaux d'aventure qui ont leur raison d'être souvent, non dans le but que l'on proclame, mais dans des considérations particulières que l'on ne dit pas dans les exposés des motifs.

Il n'en est pas moins vrai que 348 millions ont été disséminés sur notre littoral sans résultat. Si nous voulons réussir, il faut concentrer nos ressources sur un point véritablement utile. Ce n'est pas le nombre des ports qui fait leur succès, nos voisins nous en fournissent la preuve; ils ont réuni leurs efforts sur un ou deux points : la Belgique à Anvers, l'Allemagne à Brême et à Hambourg; ce qui fait le succès d'un port, c'est de pouvoir y grouper le plus d'intérêts possibles, le commerce attire le commerce; sur un marché bien approvisionné, la foule arrive, et la concurrence s'établit, la multiplicité des affaires abaisse le bénéfice sur chacune, l'augmente sur l'ensemble; le fret assuré à l'aller comme au retour diminue le prix de l'un

et de l'autre, la circulation, en un mot, entretient la vie.

Avec un port tel que nous le demandons, mieux situé qu'aucun autre sur l'Atlantique, mieux outillé, mieux amélioré, la fortune nous reviendra, nous pouvons avoir la prétention de faire concurrence aux Belges, aux Allemands et aux Anglais.

C'est de l'embouchure de la Dives qu'est parti Guillaume le Conquérant pour la conquête de l'Angleterre, il serait curieux que, par une singulière coïncidence, ce fût du même point qu'on vît surgir une guerre commerciale non moins redoutable pour notre grande rivale.

Je viens de vous exposer les avantages que présente Cabourg pour la création d'un port de commerce, je vais vous montrer qu'ils ne sont pas moins grands pour y établir un port de guerre.

Cabourg, port de guerre.

Nos marins ont généralement reconnu la nécessité d'un port de refuge entre le Havre et Cherbourg; mais, dans les circonstances actuelles, il ne peut plus s'agir seulement d'un port de refuge, mais d'un port capable d'abriter notre marine et notre matériel de guerre aujourd'hui en péril à Cherbourg.

Rappelez-vous ce qui a été dit à la Ghambre ces jours derniers sur l'état de Cherbourg.

Au point de vue stratégique, il est aussi intéressant qu'au point de vue commercial qu'un port militaire soit rapproché à la fois de Paris et du centre de la France, soit que nous ayons, comme dans la dernière guerre, besoin d'avoir recours à notre marine pour venir, par ses hommes et son matériel, au secours de nos forces de terre, soit que, réciproquement, nous ayons à disposer de ces dernières pour venir en aide à notre marine.

Dans les opérations de la guerre maritime, que recherche-t-on aujourd'hui? la rapidité dans la marche et dans les manœuvres.

Il n'y a qu'un port en eau profonde et accessible à toute heure qui puisse, à l'arrivée ou au départ, procurer cet avantage.

Quelles ressources l'attaque et la défense ne trouveraient-elles pas dans un pareil port? La liberté pour nos marins d'entrer ou de sortir en temps opportun, la mer toujours ouverte devant eux, quelle que soit l'heure de la marée, la possibilité d'agir à l'improviste avec d'autant plus d'audace qu'ils sauraient leur retraite assurée.

D'un port dans de telles conditions peut dépendre le succès de nos armes, peut-être un jour le salut de la France.

Il est inutile d'insister sur ces avantages, il suffit de les signaler pour qu'on puisse s'en rendre compte.

Ce ne serait pas cependant suffisant, si nos flottes ne devaient trouver dans le nouveau port un abri aussi bien contre les vents que contre les attaques de l'ennemi.

Mais nous savons déjà que Cabourg est à l'entrée d'une vallée profonde et que le port pourra être placé dans l'intérieur des terres, hors la portée des coups de l'ennemi si longue, si lointaine qu'on puisse l'imaginer.

D'après le plan que je vous soumetts, le nouveau port serait, y compris la jetée, à 12 kilomètres des approches possibles de l'ennemi, sans compter la portée plus ou moins longue des batteries destinées à protéger la rade.

Cabourg est défendu du côté de la mer par des dunes, à droite et à gauche par des coteaux ou des falaises, enfin il offre toute la sécurité qu'on puisse désirer.

L'ennemi ne songera pas à attaquer un port qui n'offrirait point de prise à l'attaque.

Nos flottes à l'abri seront libres de leurs actions; nos ateliers, nos chantiers ne seront point obligés de suspendre leurs travaux; nos arsenaux, nos magasins pourront con-

server intacts à notre disposition le matériel et les ressources préparés dans l'éventualité de la guerre.

La situation de Cabourg, près de l'embouchure de la Seine doit être prise aussi en grande considération. Si la guerre venait à être déclarée, c'est au cœur de la France que l'ennemi chercherait à frapper. Paris serait son objectif; or, l'embouchure de la Seine c'est l'accès de Paris, c'est donc de ce côté qu'il faut réunir tous nos moyens de défense, tous nos efforts doivent tendre à maintenir la mer toujours libre dans la baie de la Seine.

Il est matériellement impossible de trouver ailleurs qu'à Cabourg la place d'un port remplissant mieux les conditions nécessaires pour l'attaque et la défense, et en même temps pour la protection de l'embouchure de la Seine, c'est-à-dire de Paris; à défaut de Cherbourg, Brest est trop éloigné.

La France s'impose des sacrifices considérables pour compléter ses flottes et son matériel, et nous n'avons aucun port pour les abriter, surtout au point où il serait le plus indispensable de les protéger pour les avoir disponibles.

Hypothèse d'un port de guerre et de commerce.

Supposons un instant l'hypothèse admise d'un port de guerre à Cabourg, cette hypothèse est-elle réalisable en même temps et au même lieu que celle d'un port de commerce?

Il existe une opinion généralement répandue qu'un port de guerre et un port de commerce ne sauraient exister dans un même endroit, que l'un ne peut servir à l'autre, et qu'il y a entre la marine militaire et la marine de commerce des causes de séparation soi-disant nécessaires.

Je crois qu'il y a là un préjugé; mais j'ai tenu cependant dans mon projet autant que possible à le respecter.

On ne peut se dissimuler, d'une part, l'économie qu'il y aurait à les réunir sur un même point; d'autre part, il faut

tenir compte des tendances actuelles et du rôle qu'auraient à jouer nos navires de commerce, si une guerre venait à être déclarée.

Il tend à s'établir une solidarité entre les deux marines : si l'une doit protéger l'autre, à son tour la marine de commerce peut être appelée à lui fournir son concours.

Les bâtiments de commerce doivent pouvoir être armés en guerre ou utilisés comme moyens de transport.

L'Angleterre a si bien compris le profit que sa marine militaire pouvait tirer de ses bâtiments de commerce que, dans ces derniers temps, l'amirauté a donné des ordres pour que le matériel de guerre nécessaire à l'armement de trente navires de commerce fût tenu toujours prêt dans ses arsenaux.

D'autres motifs semblent favorables à la réunion d'un port de guerre et de commerce.

La facilité des approvisionnements en vivres et en matériel serait plus grande avec les ressources d'une ville importante qui serait la conséquence d'un grand port de commerce.

De plus, l'industrie privée, toujours plus économique que celle de l'État, pourrait ouvrir à la marine militaire ses chantiers de construction et la faire profiter de tous les perfectionnements que nos ingénieurs toujours en éveil ne cessent d'apporter dans l'outillage et l'aménagement des navires.

Pour répondre autant que possible à l'objection relative à la réunion incompatible d'un port de guerre et commerce dans le plan en projet que vous avez entre les mains, l'emplacement du port a été tracé autour d'une butte qui porte le nom de Robehomme; la partie de l'ovale à droite, en regardant la mer, est désignée pour le port militaire et la partie à gauche pour le port de commerce.

De cette façon, les deux ports sont isolés et peuvent cependant communiquer entre eux par leurs extrémités.

Ils n'ont de commun que le goulet et la rade formée par la jetée.

Par cette disposition, le port de guerre, avec ses arsenaux et ses magasins, conserve son indépendance.

Il en est de même pour le port de commerce.

Et cependant, pour leurs besoins réciproques, ils peuvent être mis en communication.

Tels sont les éléments de réunion et d'isolement pour les deux ports, tirés des dispositions naturelles du terrain.

Accès du nouveau port.

Avant de songer à poursuivre le projet que je vous expose, j'avais à me préoccuper de diverses questions relatives à la situation même de Cabourg, à son orientation, à la nature des fonds au devant du rivage; je me suis entouré de tous les renseignements que j'ai pu trouver, et j'ai consulté un grand nombre de marins, d'ingénieurs, non seulement parmi les plus compétents, mais aussi parmi les plus autorisés par leur position et leurs connaissances.

En ce qui concerne la situation de Cabourg, elle avait été désignée depuis longtemps comme offrant le meilleur point pour un port de refuge, et il est à noter que le petit port de Dives, situé comme Cabourg à l'entrée de la vallée de la Dive, est le port de refuge préféré par les pêcheurs et qu'il a été appelé parfois à rendre des services à des navires de l'Etat.

A l'égard des fonds au devant de Cabourg, si nous consultons les rapports des ingénieurs du Calvados, nous trouvons que, pendant une expérience de dix ans, les fonds n'ont pas varié à l'embouchure de la Dive, à l'endroit même où ils semblaient le plus susceptibles de variations.

Quant aux sables qui bordent le rivage, dont on a prétendu faire une objection, d'après les avis les plus autorisés, ils ne sauraient être un obstacle à l'établissement d'un port.

Du reste, l'endroit choisi pour l'entrée du port forme la partie la plus profonde de la baie, celle où les courants venant de l'ouest se font le mieux sentir, en laissant la bande de sable la moins large (500 mètres environ.)

Dans le pays, ce point, sans doute à cause de la configuration du rivage, est désigné sous le nom de *la Cave*.

Il y a d'autant moins à s'inquiéter de cette faible ligne de sables mobiles que la jetée de l'ouest, pour atteindre les neuf mètres de profondeur nécessaires au-dessous du niveau des plus basses mers, devra être longue d'environ 4 kilomètres.

De plus, par une disposition de la jetée à l'ouest figurée au plan en forme d' S, les sables même en suspension dans l'eau seraient rejetés en pleine mer.

Cette éventualité est d'ailleurs bien peu probable avec une jetée de la longueur et de la forme de celle prévue.

Enfin, il est à noter qu'il n'en est pas ici comme au Havre où les atterrissements se forment et varient sous l'influence de la lutte entre les eaux du fleuve et celles de la mer.

Rien de pareil n'existe ici, nous sommes en présence de la mer seule et d'un fond dont l'expérience a reconnu la constance.

Telles étaient les questions qui se présentaient pour l'accès du port, il s'agissait ensuite de savoir si la disposition du terrain, sa nature, sa composition se prêtaient à l'établissement du port lui-même.

Disposition et nature du terrain.

Le sol de la vallée est dans sa plus grande partie au-dessous du niveau des hautes marées dont il n'est protégé que par les dunes qui bordent la mer ou des digues.

A l'égard du sol lui-même, il consiste dans un terrain d'alluvions composé de glaises ou de sables, par conséquent des plus faciles à creuser, ce qui est à considérer, car le port devant être en eau profonde devra être creusé de manière à

conserver une profondeur d'eau de 9 mètres au-dessous du niveau des plus basses mers.

Le terrain de la vallée présente une dépression égale à peu près dans toutes ses parties, cependant, à 8 kilomètres du rivage s'élève une butte isolée, la butte de Robehomme dont il a été déjà question, qui offre l'avantage de pouvoir disposer le port autour d'elle et d'en faire pour ainsi dire le pivot de la défense du nouveau port qu'elle domine, et de laquelle elle commande le goulet ainsi que vous pouvez vous rendre compte sur le plan que vous avez sous les yeux.

Autour du bassin circulaire rayonnent des bassins dont plusieurs sont à l'instar de ce qui existe à New-York, divisés par cases destinées à recevoir les grands navires et à les protéger contre les dérivations résultant du flux et du reflux, car le projet de port ne comporte aucune écluse.

Des lignes de chemins de fer desservent le port depuis l'extrémité de la jetée jusqu'à la gare de raccordement; la jetée, dans les prévisions, devant offrir un point de débarquement pour les navires de passage.

Outre la raison tirée de la configuration du rivage qui m'a déterminé à choisir le point d'entrée du port à environ 2 kilomètres de l'embouchure de la Dives, diverses considérations m'engageaient, c'étaient les suivantes :

Éviter l'estuaire de la Dives, si peu dangereux qu'il puisse être;

La possibilité de disposer le port dans la forme jugée meilleure, sans avoir à compter avec les sinuosités de la rivière, surtout à l'embouchure;

Pouvoir travailler dans un terrain libre de toutes constructions;

Pouvoir exécuter tous les travaux de creusement et de construction du port sans avoir à se préoccuper ni des marées, ni du courant de la rivière, et n'avoir ainsi à lutter que contre les eaux d'infiltration, ce qui permettrait d'ouvrir le port au moment seul où il serait achevé;

Ménager le cours de la Dives pour des eaux de chasse s'il est nécessaire ou pour fournir des forces hydrauliques;

Conserver à la villégiature qui s'étend à droite et à gauche de la Dives, aussi bien du côté de Cabourg que de Dives, Benzeval et Houlgate, sa liberté d'action, son isolement et la facilité de se développer;

Enfin, la possibilité de trouver à droite et à gauche du port un ensemble de terrains libres pour y tracer le plan d'une grande ville dont l'existence serait la conséquence forcée de la création d'un grand port.

Création d'une ville.

Nous en arrivons ainsi à compléter le projet que je viens de vous soumettre par celui de la création d'une ville.

Vous avez sous les yeux le plan d'ensemble de la ville et du port.

Des deux côtés du port jusqu'à la mer se développe une ville dont je ne prétends pas avoir tracé le plan le meilleur, mais dont j'ai voulu au moins vous donner une idée.

Cette ville se relie par un de ses côtés aux avenues de la station balnéaire de Cabourg.

Les dunes qui longent la mer sont conservées, mais converties en une vaste terrasse faisant suite à celle qui fait l'ornement et un des principaux attraits de Cabourg.

Je ne parle pas des autres dispositions dont le plan peut vous donner un aperçu.

D'un côté serait pour ainsi dire la ville commerciale, de l'autre la ville militaire.

On peut s'étonner au premier abord des dimensions considérables que j'ai données à la ville. La ville et le port ne présentent pas moins d'une superficie de cinq mille hectares environ, soit cinquante millions de mètres, ce qui équivaut à la superficie de trois ou quatre des plus grands arrondissements de Paris.

Si je ne me suis pas arrêté devant de telles dimensions, c'est que j'ai pensé que dans le temps où nous sommes, on ne peut réussir qu'à la condition de faire grand dès le premier jour : nous avons l'exemple de l'Amérique.

Les conditions du développement d'une ville ne sont pas les mêmes lorsqu'elle se forme sans plan d'ensemble et qu'elle ne grandit que par des accroissements laborieux et successifs.

Sur un vaste espace divisé par des rues et des avenues, on est disposé d'abord, par suite du bon marché des terrains, à se ménager pour son habitation de vastes emplacements, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre ; peu à peu les quartiers et les habitations se rejoignent, la population d'abord disséminée devient plus dense, et une ville considérable qui n'aurait jamais parvenue à se former dans d'autres conditions apparaît avec une population considérable dans un temps relativement court.

C'est pourquoi je n'ai pas hésité à tracer le plan d'une ville qui comporte une population d'environ 300,000 habitants.

Ne parvint-elle à en réunir au bout de dix ans que 100,000, les dimensions de la ville seraient justifiées pour l'avenir.

L'étendue de cette ville est un des points principaux sur lesquels repose l'économie de mon projet.

Ce sont les terrains de la ville qui doivent payer les dépenses du port.

L'expropriation, généralement onéreuse, serait appelée dans la circonstance à nous fournir des ressources.

C'est elle qui devrait procurer l'ensemble des terrains nécessaires à la création de la ville et du port.

Ces terrains, aujourd'hui à l'état de dunes ou d'herbages, sont de peu de valeur, mais, en devenant terrains à bâtir, ils acquerront une plus-value indiscutable.

En l'évaluant en moyenne à dix francs par mètre pour 40 millions de mètres, on aurait la perspective d'une res-

source de 400 millions; ne l'estimât-on qu'à 5 francs on obtiendrait encore 200 millions, c'est-à-dire plus qu'il ne serait nécessaire pour la construction du port, et je ne fais pas rentrer ici en ligne de compte les produits progressifs d'exploitation du port.

Je ne puis m'étendre ici sur des détails techniques et financiers qui ne sont point du ressort de la Société de géographie, mais je me tiens à la disposition des personnes qui auraient des renseignements à me demander ou des objections à me faire.

J'ai tenu seulement à vous indiquer que le mérite particulier de ce projet serait, à l'inverse de ce qui se passerait au Havre, de pouvoir être réalisé sans qu'il en coûte rien à l'État.

Conclusions.

En résumé, je vous ai montré d'un côté le Havre aux prises avec des difficultés de toute nature, l'impossibilité de les conjurer, Cherbourg comme le Havre exposés, menacés de destruction en cas de guerre; Cabourg réunissant toutes les conditions pour offrir la sécurité à notre marine avec toutes les chances du développement de nos relations commerciales.

Si des mesures immédiates ne sont pas prises, notre puissance maritime déjà entamée s'acheminera plus ou moins vite vers sa ruine jusqu'au moment où il sera trop tard pour tenter de la relever.

La France est au dernier rang des nations qui possèdent de grands ports sur l'Océan; par sa situation géographique elle devrait être au premier.

Le gouvernement qui a présenté un projet de loi en faveur du Havre semble hésiter devant l'examen sérieux de tout autre projet, cependant les commissions des pétitions de la Chambre des députés et du Sénat, appelées à prendre connaissance du projet que je viens de vous exposer, en ont

renvoyé l'examen au ministre des travaux publics et de la marine.

Permettez-moi pour finir de vous lire les conclusions de ces commissions.

La commission du Sénat a conclu ainsi par l'organe de M. Bozérian son rapporteur :

« Après un examen attentif de la pétition de M. Piat, votre commission des pétitions, vivement préoccupée de l'état de nos finances, des dépenses considérables que doit entraîner l'exécution des travaux projetés au port du Havre et des crédits que le gouvernement se prépare à demander aux Chambres, est d'avis qu'il y a lieu de renvoyer cette pétition au gouvernement, afin qu'il l'examine et que les Chambres puissent ensuite voter en connaissance de cause les crédits qui leur seront demandés. Il ne faut pas que l'opinion publique puisse croire que l'enquête particulière qui a été ouverte au sujet des travaux à exécuter au port du Havre n'avait pour but que de sauvegarder les intérêts de la ville du Havre.

« Dans une question de cette importance, d'où peut dépendre notre avenir commercial et militaire, il faut que le public sache que le gouvernement s'est préoccupé, non des intérêts particuliers d'une ville, mais des intérêts généraux de la France. »

La commission de la Chambre des députés, par l'organe de M. Chanson, son rapporteur, a conclu dans ces termes :

« La commission a été frappée des raisons invoquées par M. Piat, la situation du Havre inspire évidemment les plus légitimes inquiétudes; le gouvernement a déposé un projet de loi qui demande d'ores et déjà le vote d'une centaine de millions pour l'amélioration de ce port; tout fait prévoir qu'à une courte échéance, il faudra encore en dépenser

autant. Malgré ces sacrifices considérables, est-il sûr qu'on arrive à faire bien et à préserver le Havre des ensablements de la Seine? Il est permis d'en douter. D'un autre côté la position de Cabourg dans la baie de la Seine, à l'embouchure d'un petit cours d'eau, dans une large et profonde vallée, paraît réaliser les conditions d'un port commercial et militaire, facile à mettre en communication avec Paris, le centre, le sud et le sud-est de la France.

« La commission estime donc que la pétition de M. Piat mérite un examen des plus sérieux; à cet effet, une enquête dirigée par des ingénieurs tout à fait libres et indépendants, même des rivalités ou questions locales, pourrait utilement renseigner les pouvoirs publics; il serait nécessaire aussi que les résultats de cette enquête fussent soumis à la Chambre avant la discussion du projet de loi sur l'amélioration du port du Havre. »

Une section de la Société de géographie commerciale, à la suite d'une conférence que j'y ai faite, a émis le vœu, à l'unanimité, qu'il soit sursis par la Chambre aux crédits demandés pour les travaux du Havre jusqu'à ce que les autres projets aient été examinés.

Tel est l'état de la question; je vous demande de vous associer par votre approbation aux conclusions des commissions de nos deux Chambres et au vœu dont je viens de vous faire part.

NOUVELLES RECHERCHES
SUR
L'ORIGINE DU NOM D'AMÉRIQUE
PAR
JULES MARCOU¹

XI

Jean Basin de Sendacour ou Sandocourt est l'auteur des noms *Americus* et *America*. — Ce qui l'a conduit à préférer ces noms à *Albericus*, *Amerigo*, *Amerigonius* et à *Albericia*, *Amerigia* et *Amerigonia*. — Les Français ont conservé le nom indigène *Amérique*, et ils sont les premiers qui aient nommé *Américains* les naturels du Nouveau Monde. — Raisons qui font rejeter Waltzemüller et Gaultier Lud comme ayant pu être les auteurs des noms *Americus* et *America*.

Maintenant nous voici enfin arrivé aux deux noms *Americus* et *America*. Les longues digressions qui précèdent ne sont pas inutiles, ainsi qu'on va le voir. Tout ce qu'on trouve dans ce document imprimé qui date de l'époque et qui est le seul vraiment authentique, a de la valeur pour arriver à la vérité.

Pendant l'hiver de 1506 à 1507, la petite Société de géographie du Gymnase vosgien avait en sa possession : 1° la première lettre de Vespucci, édition de Strasbourg, de l'imprimeur Mathias Hupfuff, contenant la pièce de vers élégiaque de Philesius, et où Vespucci a pour prénom *Albericus*; 2° très probablement un exemplaire en italien de la deuxième lettre de Vespucci, avec *Amerigo* comme prénom; et enfin 3° une traduction française, manuscrite ou imprimée, de cette deuxième lettre, contenant les quatre voyages, avec le prénom d'*Amerige*.

1. Voir *Bulletin* de la Société de géographie, 3^e trimestre 1888.

Ce prénom d'*Amerige* en français, comme traduction d'*Amerigo*, a été conservé dans la traduction latine des *Quatuor Navigationes* et à un endroit de l'*Introductio*, pour bien accentuer qu'il est le synonyme, dans la traduction française, du nom italien *Amerigo*, et que le nom latin *Americus* doit en être regardé comme la traduction libre, un peu trop libre.

Le chanoine Jean Basin de Sandocourt reçut la mission spéciale, — à cause de l'élégance de son style poétique, — de traduire en latin la version française des *Quatuor Navigationes*. Tout d'abord venait en tête le prénom de Vespucci. Jean Basin avait devant lui *Albericus*, nom bien connu et qui, d'après de Humboldt, « rappelait beaucoup d'hommes célèbres du moyen âge qui l'ont porté »¹; puis *Amerigo* ou *Amerige*, nom totalement inconnu, même en Italie ou en Espagne, du moins comme prénom chrétien, et cela à l'époque de la plus grande ferveur du christianisme. Traduit en latin, *Amerige* fait *Amerigius*, comme *Virgilius*, etc. ; ou bien, si l'on accepte le nom italien *Amerigo*, on aurait eu en latin *Amerigonius* ou plus élégamment le nom *Amerigo*, tel quel, comme Cicero, Scipio, etc. Ainsi Jean Basin avait devant lui les quatre noms latins d'*Albericus*, *Amerigius*, *Amerigonius*, *Amerigo* et même *Amerige*²; et cependant il n'a employé aucun d'eux. Pourquoi? Un de mes critiques a dit : « L'emploi de la forme *Americus* est une correction plutôt qu'une erreur, de la part du géographe allemand³. » Correction veut dire qu'il y a une faute commise ou au moins un *lapsus linguæ*, et que par là, l'on ramène le mot à un type dont il ne doit plus s'écarter, en dehors

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 49 et 50.

2. Nicolini de Sabio, dans l'édition de la *Cosmographiæ Introductio*, qu'il a publiée à Venise, en 1535, exprime des doutes sur l'emploi du mot *America*; il voudrait plutôt qu'on se servît du mot *Amerige*.

3. *The Nation*, 10 avril 1884, New-York. L'auteur croit que Waltz-müller est le créateur du nom, tandis que c'est Jean Basin.

duquel il ne peut plus varier, sous peine d'être incorrect. Jusqu'alors il n'y a, malgré toutes les recherches, aucun exemple connu de l'existence du nom *Americus* dans un imprimé quelconque, antérieur à 1507. Ce nom n'a absolument rien d'européen, pas plus que Nicaragua, Guatemala, Niagara, Mississipi, Missouri, Ontario, Chimborazo, etc., etc., tous de beaux noms indigènes, particuliers au Nouveau Monde.

Frappé de ce nom d'*Amerrique* ou *Amerique* qui, comme nous le montrerons plus loin, avait très certainement dû parvenir jusqu'à lui, l'élégant poète Basin trouva l'expression admirablement adaptée pour la placer devant le nom de Vespucci, qu'il regardait comme le découvreur du pays d'où provenait ce nom sonore et d'une prononciation facile. Aussi, sans y regarder de plus près, par une licence poétique chère à tous les versificateurs et même aux prosateurs de goût, il affubla son héros Vespucci de ce nom indigène, opérant cette ingénieuse correction d'*Amerige* ou *Amerigius*, en *Amérique* ou *Americus*. Il avait fait là un coup de maître, de docte philologue et de disert prosateur. Il n'y a qu'un poète qui ait pu opérer une pareille assimilation, presque une création. Ce lourdaud de Waltzemüller était trop rempli de son importance de directeur d'une imprimerie et de dessinateur, pour être l'auteur d'un pareil trait d'esprit et de bon goût. Du reste Jean Basin ne s'inquiétait pas de suivre littéralement et mathématiquement ce qu'il trouvait dans le manuscrit ; et sans sourciller, il mit à l'adresse du roi René, duc de Lorraine, cette deuxième lettre de Vespucci, adressée à Sa Magnificence Messire Pierre Soderini, gonfalonier perpétuel de la République de Florence. Tout cela n'était pour lui qu'un jeu, une licence poétique. Jean Basin est un homme qu'il faut juger en poète, et prendre pour ce qu'il était, c'est-à-dire pour l'éditeur de la *Nancéide*, l'auteur d'un traité septuple de l'art de bien dire (*Novus elegansque conficiendar, epistolar.....* Saint-Dié,

1507). C'était un élégant et un précieux dans l'art de dire et d'écrire.

Une fois qu'on était décidé à donner à Vespucci le prénom d'*Americus*, il n'y avait plus qu'un pas à faire pour nommer le Nouveau Monde *America*. Avec la même aisance, Jean Basin le franchit très naturellement : d'abord, dans un paragraphe du treizième feuillet, page C (tirage de sept. 1507), déjà cité au commencement du chapitre VI, où l'on trouve inscrit en marge le nom *Ame-rige*, pour bien montrer qu'*Americus* est là en place d'*Amerige* ; puis, dans le chapitre IX : *De quibusdam Cosmographiæ rudimentis*, qui est la pièce de résistance et le principal chapitre, le plus long aussi (huit pages) de toute l'Introduction. Au verso du quinzième feuillet et par conséquent à la trentième page, qui est sans signature, on a le fameux passage, toujours répété :

« *Nunc vero et hæ partes (Europa, Africa, Asia) sunt latius lustratæ, et alia quarta pars per Americum Vesputium (ut in sequentibus audietur) inventa est, quam non video cur quis jure vetet ab Americo inventore, sagacis ingenii viro, Amerigen quasi Americi terram, sive Americam dicendam : cum et Europa et Asia a mulieribus sua sortita sint nomina. Ejus situm et gentis mores ex bis binis Americi navigationibus quæ sequuntur liquide intelligi datur.* »

Ce chapitre IX qui a une si grande importance et qui, on peut le dire, prime toute la plaquette, offre des particularités que je vais signaler. D'abord, comme pour l'isoler et le bien séparer de tout ce qui précède, on a placé en marge et à la fin du chapitre VIII, une grande étoile à six branches, qui dépasse les lignes et envahit la marge. Dans le *Tractandorum Ordo* du commencement, le titre de ce chapitre IX est différent de celui qui est employé dans le corps de l'ouvrage et que j'ai cité précédemment. On lit alors dans la table des matières : *Nono capite quedā de divisione terre*,

de finibus maris, de insulis et locor, ab invicē distātia dicent.

Après l'acte de baptême du Nouveau Monde, on ajoute immédiatement : *Hunc in modum terra iam quadripartita cognoscitur : et sunt tres primæ partes cōtinentes : quarta est insula : cum omni quāque mari circūdata cōspiciatur.* Ce qui montre que pour les géographes du Gymnase vosgien, la quatrième partie du monde ou Amérique n'était pas un continent, mais une île.

Jean Basin, conscient ou non, a pris « le nom d'un port pour un nom d'homme » ; et par une série de malentendus, d'erreurs et de fausses attributions, ce nom indigène d'*Amerrique* est devenu le prénom de Vespucci, le nom de tout une hémisphère, et la propriété de Martin Hylacomylus Waltzemüller dont le seul rôle a été celui d'un *castigatore* ou prote de l'imprimerie des Luds à Saint-Dié.

Remarquons que Jean Basin était Français, du moins dans le sens de la langue française parlée en Lorraine ; que c'est en France, et là seulement de tous les pays d'Europe, que le mot indigène *Amerrique* s'est conservé dans toute sa pureté ; tout au plus a-t-on supprimé un *r* qu'on a remplacé par un accent aigu sur le premier *e*, *Amérique*¹, adoucissant un peu la prononciation du mot primitif. Partout ailleurs le nom d'*America*, latinisé par Jean Basin, a été accepté et employé.

Ajoutons que les Français ont d'abord désigné les indigènes du Nouveau Monde, sous le nom d'*Amériquains*,

1. D'après M. H. Harrisse, il existe à la Bibliothèque nationale de Paris, un manuscrit d'Antonio Pigafetta, chevalier de Rhodes et compagnon de voyage de Magellan, manuscrit en vieux français décrivant cette célèbre navigation autour du monde, et qui, de l'avis des paléographes, date du premier quart du xvi^e siècle. En marge de la septième feuille, il y a en vieille écriture le nom *Amérique méridionale*, montrant bien que ceux qui se servaient de la langue française, employaient dès le xvi^e siècle le nom d'*Amérique* avec sa forme du nom indigène des montagnes de la côte des Mosquitos.

orthographié avec les lettres *q* et *u*, comme le nom de lieu *Amérique*, ainsi qu'on peut le voir dans l'ouvrage du Père Lafiteau : *Mœurs des sauvages Américains, etc.*, Paris, 1724.

Il faut achever de donner les raisons qui font rejeter l'opinion que Waltzemüller a été l'auteur des noms *Americus* et *America* donnés à Vespucci et au Nouveau Monde.

Les corrections de l'œuvre du Gymnase vosgien, introduites par Gaultier Lud, n'ont touché à rien de ce qui se rapporte à ces noms; Waltzemüller, la part faite de ce qu'il pouvait réclamer comme lui appartenant, n'avait donc aucune revendication à élever au sujet de ce qui, dans la plaquette, était dit sur le Nouveau Monde. S'il n'y avait cependant que les corrections de Gaultier Lud on serait jusqu'à un certain point, fondé à soutenir que Waltzemüller aurait pu être l'inspirateur de ces noms d'*Americus* et *America*, mais alors des traces s'en trouveraient dans ses autres ouvrages, savoir : le petit traité *Architectura et Perspectivæ Rudimenta* de 1508, ou la description de sa carte itinéraire d'Europe faite par son ami Ringmann en 1511 (*Instructio manuductionem prestans in cartam itinerariam Martini Hilacomili, etc.*), et surtout l'édition monumentale de la Géographie de Ptolémée, de Strasbourg, 1513. Waltzemüller a dessiné toutes les cartes et les blasons héraldiques de ce dernier ouvrage, commencé à Saint-Dié en 1505 par les soins du chanoine Gaultier Lud¹, puis continué pendant six années de 1507 à 1513, par deux jurisconsultes strasbourgeois, J. Aeszler et G. Uebelin; par conséquent, s'il eût été l'auteur des noms *Americus* et *America*, il avait là une magnifique et rare occasion ;

1. En homme bien élevé, Lud n'a réclaté aucune part dans cette œuvre, qu'il avait commencée et largement soutenue de son argent et de son influence. En abandonnant aux éditeurs de Strasbourg et à Waltzemüller tout ce qu'il avait fait, il a montré sa générosité, sa modestie et son savoir-vivre. Quel contraste avec la conduite et les réclamations de Waltzemüller!

il n'aurait pas manqué de les placer dans un ouvrage magistral dont il avait entre les mains tout le contrôle. Dans l'épître dédicatoire de son petit traité d'architecture de 1508, nous avons un exemple de ses plaintes et de la manière tapageuse dont il savait revendiquer le peu qu'il avait fait pour le Gymnase vosgien.

Au sujet de cette épître adressée à Ringmann, disons que Waltzemüller ne va pas jusqu'à y réclamer une part d'auteur dans la plaquette de Saint-Dié de 1507; il revendique seulement la part principale dans la facture, le dessin et l'impression d'une figure universelle de la Terre en forme de planisphère. De cette carte attribuée, paraît-il, à d'autres (au Gymnase vosgien sans doute), carte qui avait été distribuée avec cette désignation désagréable à Waltzemüller et qui avait obtenu une certaine célébrité, il n'est resté aucune trace; Ortelius ne la cite pas en 1570 et jusqu'à présent elle nous est inconnue.

On peut objecter que si Waltzemüller n'avait pas pour le moins approuvé les noms *Americus* et *America*, il les aurait retirés de la plaquette, en la réimprimant à ses frais en 1509. La réponse est facile. Il ne pouvait le faire sans toucher à l'œuvre du principal collaborateur Jean Basin, et sans remettre tout en question au sujet des véritables auteurs du livre, ce qu'il avait intérêt à éviter avant tout. Quand on accapare, il faut tout prendre.

Au reste, s'il n'était pas un admirateur ni même un approbateur de ces noms, ainsi que l'ont démontré ses œuvres postérieures de cartographe, œuvres dans lesquelles on ne les trouve pas mentionnés, il n'était pas non plus un puriste en fait de noms propres; même à côté de son surnom d'*Hylacomylus*, le nom d'*Americus* a dû lui paraître une merveille. D'Avezac, en effet, a montré que ce nom d'*Hylacomylus*¹ est une altération et une création absolu-

1. *Martin Hylacomylus*, p. 8.

ment unique dans l'espèce. Son véritable nom était Martin Waltzemüller (moulin à cylindres tournants), qu'il a d'abord changé en celui de Waldseemüller (moulin de lacs sylvestre); puis, traduisant en grec le mot *Wald* par *Hyle* et *Müller* par *Mulos*, amalgame digne d'un forgeron tout à fait fantaisiste, il a fait du doux nom d'*Hylæomylus* le nom cacophonique d'*Hylacomylus*, *Ylacomylus*, ou *Ilacomilus*.

Enfin le chanoine Gaultier Luð n'est pas non plus l'auteur du nom d'*America*; certainement il n'en était pas un partisan bien enthousiaste, ni un promoteur diligent ou intéressé, puisque dans son : *Speculi orbis declaratio...*, de 1507, publié à Strasbourg, il ne l'emploie nulle part, en parlant des pays nouvellement découverts.

Pour Ringmann, s'il avait été l'auteur de ces noms, il n'aurait pas manqué de leur donner l'estampille de son *Philesius Vogesigena*; car il ne laissait rien sortir de sa plume sans le signer, ayant, à l'exemple de son ami Waltzemüller, une grande soif de célébrité ou tout au moins de notoriété. Comme traducteur des textes de Ptolémée de 1513, il n'aurait pas manqué de les y placer.

Le modeste Jean Basin est bien le parrain de la première impression connue du nom qui a prévalu pour le Nouveau Monde. Seulement a-t-il été aidé par Vespucci? C'est ce que nous examinerons plus loin.

XII

Propagation du nom d'*Amérique*. — Le *Globus mundi* de 1509. — Son auteur présumé. — Carte d'Apianus de 1520. — Globes de van Huslab et de Schöner. — Cartes de Léonard de Vinci, de Louis Boulengier et du Ptolémée de 1522. — Les cartographes inscrivent tous sur leurs cartes le nom *America*, sans variantes, tandis que les auteurs de livres exécutent toutes les variations imaginables avec les noms *Albericus* et *Americus*. — Erreurs auxquelles ont donné lieu les noms indigènes de Canada et de Labrador.

Comment le nom d'*Amérique* a-t-il pu se propager? Des

documents imprimés à l'époque même, nous n'avons que les deux éditions de la *Cosmographiæ Introductio*, de 1507 (Saint-Dié, trois tirages) et de 1509 (Strasbourg), faisant un total d'environ deux cents exemplaires imprimés et mis en circulation, ainsi que nous l'avons dit précédemment. Plus une petite plaquette, anonyme, de quatorze feuillets seulement, portant le titre de : *Globus mundi. Declaratio sive descriptio mundi et totius orbis terrarum, etc.*, imprimée en 1509, à Strasbourg, aussi chez l'imprimeur Jean Grüniger, et corrigée par le même prote (*castigatore*) Adelphus Mulichus. D'après d'Avezac : « Malgré les promesses du titre, l'opuscule ne dit presque rien de l'Amérique »¹; seulement le nom *Americo* pour désigner le navigateur florentin se trouve à la fin du titre, et le nom *America*, pour désigner la quatrième partie du monde, se voit une seule fois dans le chapitre iv, *de Descriptione Terræ*. Alexandre de Humboldt dit : « C'est dans cette brochure très rare aujourd'hui que j'ai trouvé employée pour la première fois la dénomination d'Amérique pour désigner le Nouveau monde, d'après le conseil donné par Hylacomylus, en 1507². »

De même que le petit Traité de géographie du livre du Gymnase vosgien, *Cosmographiæ Introductio*, cet opuscule imprimé dans le même format, et avec les mêmes caractères que l'édition de Strasbourg, ne fait aucune mention de Cristoforo Colombo, dont on ignore l'existence. Ces faits semblent indiquer que cette plaquette anonyme a été publiée comme explication du globe ou planisphère dont Waltze-müller réclamait la construction, pendant son séjour à Saint-Dié. Mais il est bien peu probable qu'elle soit de lui, car il n'aimait pas à garder l'anonyme, au contraire !

1. Martin Hylacomylus, p. 114.

2. *Examen critique*, vol. IV, p. 142. Humboldt regardait à tort Waltze-müller comme l'auteur du nom *America*; il n'a rien su de Jean Basin.

Il y a fort à présumer que c'est Jean Basin, dont la modestie est bien connue et qui aimait à ne se pas nommer, ainsi que le prouve sa traduction latine des *Quatuor Navigationes*, qui aura écrit et publié cette plaquette. Ce qui donne encore plus de probabilité à cette version, c'est qu'il rappelle les noms d'*Americus* et d'*America*, mais en touchant d'une main légère et avec la discrétion d'un homme du monde, qui n'aime pas à se répéter, renvoyant à son autre écrit, évidemment la célèbre plaquette du Gymnase vosgien.

D'après de Humboldt et Harris, cette brochure est très rare actuellement, d'où l'on peut conclure que, lors de son apparition, elle ne fut tirée qu'à un nombre très limité d'exemplaires —, mettons une centaine —, ce qui, avec la *Cosmographiæ Introductio*, fait un total de trois cents plaquettes contenant les noms d'*Americus* et d'*America*. Eh bien, en 1515, c'est-à-dire seulement huit ans après ces publications, Jean Schöner, de Bamberg, assure dans son ouvrage : *Luculentissima quædam terræ totius descriptio, cum multis utilissimis cosmographiæ iniciis*, etc., imprimé à Nuremberg, que le nom d'*America* était généralement adopté et employé.

Santarem n'a rien trouvé de mieux que d'y voir une méprise de Schöner¹. M. B-F. de Cotas, dans son explication du globe Lenox de 1511², a répété la même opinion, la supposition que Schöner se serait trompé. Schöner ayant été contemporain des membres du Gymnase vosgien et des géographes de Strasbourg des quinze premières années du xvi^e siècle, cette supposition est entièrement gratuite et n'a aucune valeur. On se trouve en présence d'un fait gênant; on l'écarte en le niant. Toute dénégation n'est qu'une vaine allégation sans consistance.

1 *Vespucius and his voyages*, Boston, 1850, p. 155.

2 *Le globe Lenox* de 1511, traduit de l'anglais par Gabriel Gravier, Rouen, 1880, p. 23.

Comment admettre que le nom d'*Amérique* ait été généralement adopté, étant donné une circulation limitée de deux à trois cents exemplaires de plaquettes ou opuscules, et cela à une époque où les communications étaient si difficiles ? Ces plaquettes ne sont presque pas sorties des bords du Rhin et d'une région s'étendant du lac de Constance à Mayence. D'ailleurs c'est là que presque tous les exemplaires conservés ont été retrouvés.

Cette assertion de Schöner est la première indication imprimée de l'existence du nom d'*Amérique*, comme fait bien reconnu et d'un emploi général. Or, pour qu'un homme relégué dans le centre du continent et dans une petite ville ait pu, en 1515, s'exprimer avec autant d'assurance, il a fallu que ce nom, passant de bouche à bouche, ait acquis une célébrité populaire.

Ce qui frappe surtout les populations, lorsqu'on parle d'un pays nouveau, c'est sa richesse, son abondance en or. Les aventuriers et les matelots prononcèrent le nom d'*Amérique* pour exprimer leurs notions très vagues d'un des pays les plus riches en or du Nouveau Monde. Ils n'en fixaient point la position, pas plus qu'on n'a fixée chez les anciens, celle du *Chrysé* (pays doré), qui exprimait les notions très vagues d'une région de l'extrême Orient ; de même qu'on n'a jamais localisé l'*El Dorado*, pays légendaire, royaume, disait-on, d'une richesse fabuleuse¹.

1. Dans un mémoire intitulé : « The Origin of the name of America » (*Bulletin of the American geographical Society*, p. 45, n° 1, 1883, New York), T.-H. Lambert, se plaçant au point de vue philologique, pense que le nom primitif de la plus grande partie du nouveau monde était *Amarca*, qui veut dire la grande terre du Soleil, et qui serait le nom national des Péruviens, d'après leur livre sacré. Il cite les noms des villes : Cundic-Amarca (plus tard « la cité de l'or » ou « El-Dorado » des Espagnols), Caj-Amarca, Pult-Amarca, Yan-Amarca, Ang-Amarca, Chenpi-Amarca, Vin-Amarca et le capitole Amarca. Alvarado détruisit ce capitole *Pitinanmit Amarca* en 1524. L'auteur regarde la forme *America* comme :

Jusqu'à présent, malgré toutes les recherches, la première carte avec une date inscrite et certaine, contenant le nom d'*America*, est celle d'Apianus (Pierre Bienewitz), parue dans le *Polyhistor* de Solinus, en 1520. Plusieurs globes ou cartes manuscrites ou imprimées portent inscrit le nom d'*America*; seulement tous ces documents sont sans date. On a essayé d'y suppléer en les étudiant avec la plus grande attention, mais on reste forcément dans le vague, à trois quatre ou six ans près.

Le globe imprimé en fuseau, dit du général von Hauslab, de Vienne, qui porte inscrit le nom d'*America*, est rapporté par les uns à 1509, par d'autres à 1515. On pourrait tout aussi bien et avec autant de raison le rapporter à 1505 ou 1506. Seulement, dans ce cas, il porterait le nom d'*America*, venu alors d'une autre source que celle de Saint-Dié, ce qui prouverait l'usage du nom d'*Amérique* pour désigner une partie du Nouveau Monde, avant le baptême de Jean Basin.

Schöner a un globe imprimé, portant le nom d'*America*, que le Dr Franz Wieser¹ rapporte avec certitude à l'année 1515, quoique la date n'y soit pas inscrite.

La carte manuscrite, dite de Leonardo de Vinci, que quelques-uns regardent comme ayant été construite de 1512 à 1514 et que d'autres pensent n'être que de 1515 ou 1516, a le nom d'*America* inscrit sur la région la plus méridionale du Nouveau Monde.

Une carte française, dite de Ludovicus Boulengier, trouvée dans une édition de la *Cosmographiæ Introductio*, Lyon 1514, donne l'inscription : *America noviter reperta*,

seconde manière du nom *Amarca*; il dit que les Espagnols ont entendu ce nom, dès leur arrivée à l'embouchure de l'Orénoque, en 1499. Évidemment *Amarca* a dû aider à la propagation du nom d'*Amérique*, et fournir une raison de plus en faveur de son origine aborigène.

1. *Magalhães-Strasse und Austral-Continent auf den Globen des Johannes Schöner*. Innsbruck, 1881, p. 27.

pour une partie de la région méridionale du Nouveau Monde. Toutefois il n'est pas sûr que cette carte soit de la même date que le petit livre, et il est possible qu'elle y ait été placée postérieurement.

Enfin il y a la carte de la fameuse édition de la Géographie de Ptolémée, Strasbourg, imprimerie de Jean Grüniger, 1522, sur laquelle le nom d'*America* a été inscrit. Comme la carte d'Apianus de 1520, elle porte l'inscription : *America provincia*, en même temps que, tout à côté, elle déclare que le Nouveau Monde a été découvert par Colomb et non par Vespucci. Preuve nouvelle que le nom d'*America* était employé comme désignant seulement une simple région de ces nouvelles terres, sans aucune intention d'en attribuer quoique ce soit à Vespucci.

Maintenant je ferai une remarque que je n'ai vue énoncée nulle part et qui a sa valeur dans l'étude difficile que nous poursuivons pour arriver à la vérité. C'est que tous les cartographes ont inscrit sur les globes ou cartes le nom d'*America* sans variation aucune, sauf les Français, qui écrivaient *Amérique* lorsqu'en France on cessa de faire des cartes à inscriptions latines. Ainsi, uniformité et correction parfaite *ne varietur* du mot *America* comme nom de lieu ou nom géographique, tandis que ce même nom appliqué à un homme, Vespucci, a beaucoup varié, offrant presque toutes les combinaisons possibles de sons un peu similaires tels que : *Amerigo*, *Amerrigo*, *Almerigo*, *Amergio*, *Morigio*, *Emeric*, *Aïmeric*, etc.; c'est une véritable cacophonie de prénoms ou de surnoms, sans égale dans l'histoire, car les noms propres sont souvent épelés de différentes manières, il n'en est pas de même des prénoms : Cristoforo, Alberico, Jean, Joseph, Sébastien, Ferdinand, etc., qui ne varient pas en dehors des traductions d'une langue dans une autre.

Le nom de lieu *Amerrique* s'est maintenu dans son intégrité chaque fois qu'il a été employé géographiquement.

sur les cartes ou dans les livres¹, tandis que, lorsqu'on a voulu en affubler un homme, comme Jean Basin l'a fait pour Vespucci, l'on est arrivé à une confusion complète, vraie tour de Babel où l'on semble avoir essayé toutes les combinaisons possibles pour faire harmoniser ce beau nom indigène d'*Amerrique* avec le prénom *Alberic*.

Nous avons là une nouvelle preuve que c'est le nom de lieu qui a été imposé à l'homme, et non le prénom de l'homme au nouveau continent. L'un est un nom de lieu connu de tout le monde, tandis que l'autre est un surnom fantaisiste que chacun épelle à sa manière.

D'ailleurs cette erreur est naturelle et se comprend facilement.

Elle n'est pas isolée; elle s'est renouvelée dans le Nouveau Monde, seulement avec moins de succès. Ainsi, je citerai le nom indigène de *Canada*. Deux historiens jouissant d'une certaine réputation, bien méritée pour l'un d'eux, déclarent en 1637² et en 1672³, que le Canada a été ainsi nommé en l'honneur de M. de Cane ou Cane, seigneur français qui le premier est venu planter une colonie en Amérique, appelée alors la Nouvelle-France. Il y a eu effectivement les deux frères de Caen (non M. de Cane ou Cane), venus au Canada en 1621, un siècle après Jacques Cartier. Ce dernier nous a heureusement dit, dans son récit de voyage, que *Canada* était un mot des Indiens sur les bords du Saint-Laurent, mot qui veut dire *village* ou réunion de huttes indiennes.

1. Grynœus en 1532, à Bâle, dans son *Novus Orbis*, cite un petit traité géographique de Sébastien Münster, où dans le même passage il appelle Vespucci *Alberico*, puis, parlant des nouvelles terres trouvées, il emploie *Americo* et le nom *America*; exemple bien remarquable de la confusion amenée par l'attribution du nom indigène à Vespucci.

2. *The New English Canaan or New Canaan containing an abstract of New England*, by Thomas Morton, reprinted in Boston, by the Prince Society, 1883, p. 235. L'édition originale est d'Amsterdam, 1637.

3. *New England Rarities*, by John Josselin, London, 1672, p. 5. — Dans ces deux livres les auteurs croient que le nom a été appliqué d'abord au fleuve Saint-Laurent, qu'ils nomment *River Canada*.

Mais supposons que Jacques Cartier eût négligé de donner ce nom, avec son explication, et que les deux frères de Caen fussent venus dans cette région du Saint-Laurent cinq ou six années après Cartier, nous aurions eu un cas semblable à celui de Colombo *versus* Vespucci, sur la question du nom *Amerrique*.

Pour le *Labrador*, la confusion arrive jusqu'au chaos. Ce beau nom *Brador* ou *Bradaur*, sonore et admirablement approprié, est un mot des Indiens des bords du golfe Saint-Laurent; il signifie « baie étroite et profonde », s'avancant dans les terres et il correspond exactement au nom norvégien de *fjord*. Toute la côte du Labrador n'est en effet qu'une série de fiords qui sont la contrepartie de ceux de la côte norvégienne.

Voici en peu de mots les origines imaginées. D'abord : *terre des Esclaves*, où l'on venait enlever des Indiens pour en faire des esclaves laboureurs. Or le pays est tellement pauvre et rude qu'il n'y eut jamais qu'une population peu nombreuse et des plus clairsemées. Puis, *terre des Labours* et *terre du Laboureur* pour indiquer des terres fertiles, là où il n'y a que des rochers : étymologie dérisoire¹ ! Enfin l'inévitable navigateur, un baleinier basque appelé le capitaine Labrador, qui aurait pénétré à travers le détroit de Belle-Isle, jusqu'à une baie qu'il nomma de son nom Labrador, et cela au milieu du xv^e siècle, quarante années environ avant la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colombo. De cette baie le nom se serait étendu à toute la côte.

Ce beau nom indien de *Brador* est resté attaché en outre à une baie spéciale où se trouve le village ou établissement

1. Voici ce que Jacques Cartier, dans son premier voyage au golfe Saint-Laurent dit, pour toute la côte à partir de Blanc-Sablon et Brest (*Brador*, s'étendant à l'ouest : « En toute la terre vers le nord, je n'y vis pas tant de terre qu'il en pourrait (entrer) dans un benneau (panier placé sur un chariot) » [*Voyage de Jacques Cartier au Canada en 1534*, par Michélant. Paris, 1865, p. 27].

principal de pêcheurs, appelé *Brador*, l'ancien *Brest* des Français. Enfin, les deux baies très profondes qui coupent presque en deux parties la grande île du cap Breton, portent les noms de *Grand* et de *Petit Brador*, que les Français et, à leur exemple, les Anglais écrivent *Bras-d'or*.

XIII

Incertitudes sur la position à donner à la province ou à la région *America*, ainsi qu'au Brésil, à Cuba, à la Floride et à Terre-Neuve (*Terra Nova*). — En 1544, Mercator et, en 1570, Ortelius appellent *America* tout le Nouveau Monde. — Opinions de Humboldt, de Varnhagen et de d'Avezac sur la propagation et l'adoption du nom d'*Amérique*. — L'erreur de Jean Basin a-t-elle aidé ou retardé l'adoption de ce nom?

Sur les premières cartes l'inscription du nom d'*America* montre qu'on n'adoptait pas du tout la proposition de Jean Basin et du Gymnase vosgien, d'appeler *America* toute la quatrième partie du monde, mais qu'on n'appliquait ce nom qu'à une seule région du Nouveau Monde. On était incertain de l'endroit où il fallait le placer; de là les positions changeantes et vagues où on l'inscrivit, le plaçant de çà, de là, sans trop savoir où le fixer définitivement. La même chose est arrivée d'ailleurs pour bien d'autres noms de régions du Nouveau Monde : le Brésil, Cuba, la Floride, Terre-Neuve, etc.

Ainsi l'on trouve Brésil (Brazil qui veut dire : bois rouge de teinture) pour l'île de Terceira (Açores) dès 1385, puis on le place dans l'Amérique centrale, là où sont aujourd'hui le Guatemala et le Honduras; au Mexique (Yucatan et Campêche); puis aussi dans la région actuelle de la Colombie; enfin il fut limité et placé là où il est actuellement. Cuba comprenait le Mexique et même les États-Unis avec le Canada, avant d'être réduit aux limites plus modestes d'une île.

Pour la Floride, on a nommé ainsi toute la côte de

l'Atlantique depuis Las Tortugas jusqu'au cap Cod dans le Massachusetts, et ce n'est que petit à petit que la Floride a pris les modestes proportions actuelles de la péninsule floridienne et de l'État qui porte ce nom. Quant à l'île de Terre-Neuve *Terra Nova*, on la trouve d'abord dans le nord de l'Amérique du Sud (Venezuela et Colombie), et ce n'est que plus d'un siècle après qu'on a fini par la fixer à l'entrée du golfe Saint-Laurent.

Le nom d'*America*, après avoir été inscrit à la partie nord de l'Amérique méridionale (Guyane), est descendu vers l'équateur et le tropique du Capricorne, à la pointe la plus au sud du côté du pôle austral, paraissant désigner tout ce qui se trouve au-dessous du Brésil; puis il remonte jusqu'à l'Équateur, embrassant la Bolivie actuelle, entre le Chili et le Pérou, et finalement il va en envahissant, en couvrant de plus en plus le terrain, jusqu'à ce qu'enfin, avec Mercator en 1541, sur un fuseau de son globe terrestre, et surtout avec Ortelius en 1570, dans sa mappemonde *Typus Orbis Terrarum*, il embrasse tout l'hémisphère occidental sous les titres de *America sive India nova*, et de *America multis hodie Nova India dicta*. Faisons remarquer que, sur ce premier globe de Mercator, le nom *America* est divisé en deux parties, séparées l'une de l'autre par presque tout le nouveau continent. Ainsi *Ame* est inscrit dans la partie nord-à-vis d'*Anuromega* (Nerembega) et de la *Baccalarum regio*, à peu près à la place occupée aujourd'hui par le Manitoba; tandis que *Rica* se trouve à l'autre extrémité du fuseau, dans la région la plus méridionale, entre la Plata et le Chili.

On voit par là que ce n'est que trente-quatre ans et que soixante-trois ans après la proposition de Jean Basin et de ses associés du Gymnase vosgien, que ce vœu a été réalisé.

Hâtons-nous d'ajouter que c'est seulement la solution théorique, car dans la pratique il faut beaucoup plus de

temps, et aujourd'hui encore il y a des locutions qui ont persisté parmi certaines populations, et qui montrent que le nom d'*Amérique* désignait seulement les régions centrales du continent. Ainsi, même à présent, pour les descendants des vieux colons français des bords du Saint-Laurent, *Amérique* signifie tous les pays au sud du Canada; lorsqu'ils partent pour les États-Unis ou le Mexique, on entend ces Canadiens dire constamment qu'ils vont en *Amérique*!

Cette variation dans la position du mot *America*, comme province du nouveau monde, et son envahissement progressif de tout le continent, démontrent jusqu'à l'évidence que les cartographes ne se conformaient nullement à la proposition de Jean Basin, qui a passé inaperçue de la grande majorité de ses contemporains. Son importance n'a été relevée que plusieurs siècles après, grâce aux recherches et au grand nom d'Alexandre de Humboldt. Car si le baptême de Jean Basin avait été accepté et reconnu, on aurait dès l'abord, ainsi que l'avait dit la plaquette du Gymnase vosgien, inscrit le nom d'*America* sur toute cette quatrième partie du monde, comme on faisait pour l'Europe, l'Asie et l'Afrique. Mais rien de pareil n'a eu lieu. Et quand les difficultés d'attribution de la découverte du nouveau monde ont été soulevées, ce n'est pas au Gymnase vosgien ni à Hylacomylus qu'on s'en est pris, mais à Vespucci lui-même, qui a été accusé d'avoir placé son nom sur les cartes, et d'avoir voulu ravir à Colombo la gloire de la découverte et l'appellation du Nouveau Monde.

Schöner, en 1535, est le premier qui ait accusé Vespucci d'avoir placé son nom sur les cartes, accusation dont toutes les recherches ultérieures ont prouvé la fausseté. La seule explication valable est que le nom était devenu populaire, mais non par suite de la publication de quelques rares brochures et cartes; et c'est à cela qu'on est toujours obligé de revenir.

Humboldt pense que la propagation du nom d'*Amérique*¹ est due aux quatre éditions (1507, 1509, 1535 et 1554) de la *Cosmographiæ Introductio*, et au manque de publications sur les voyages de Colombo².

Varnhagen attribue l'adoption et le succès du nom d'*Amérique* à l'imprimerie du xvi^e siècle, et « à l'opinion publique, juge suprême de ces questions de baptême, que l'on ne fait que par elle et pour elle³. »

Enfin d'Avezac dit : « Entre l'erreur hâtive et la vérité tard-venue (faisant allusion à l'ignorance où étaient les membres du Gymnase vosgien de la découverte du Nouveau Monde par Colombo, découverte qu'ils avaient attribuée à Vespucci), le choix du vulgaire ne pouvait être douteux : l'erreur, comme toujours, demeura consacrée. Quelques esprits d'élite purent s'élever contre elle ; mais l'impulsion était donnée, et comme toujours les moutons de Dindenault sautèrent après celui de Panurge, bêlant comme lui le nom d'*Amérique*, et ce nom répété par toute la gent moutonnaire, devint général, exclusif et désormais indélébile⁴. »

Singulières raisons, bien faibles et insuffisantes, données par les trois savants qui ont le plus et le mieux étudié la question !

D'après ce qui précède, on peut dire que le nom d'*Amerrique* a été accepté, non à cause de Vespucci, mais malgré l'attribution que lui en a été faite par Jean Basin et ses associés du Gymnase vosgien.

Rectifiée moins de deux années après dans la contrefaçon

1. *Examen critique*, t. IV, p. 114.

2. *Examen critique*, t. IV, p. 154.

3. Amerigo Vespucci, *Nouvelles recherches* (p. 57); Vienne, 1870. Cette opinion est excellente et s'applique on ne peut mieux. Le public connaissait le nom d'*Amerrique*, non par quelques publications isolées et rares, — d'ailleurs le public du xvi^e siècle ne savait pas lire —, mais par des on dit, qui volaient de bouche en bouche, et c'est ainsi qu'il a gardé, malgré tout, le nom d'*Amérique*.

4. Martin Hylacomylus, p. 154 et 155.

de Strasbourg, l'erreur de la fausse attribution à Vespucci de la découverte du Nouveau Monde n'a pas eu le temps de devenir une *routine*, suivant l'expression de d'Avezac¹; qu'était-ce, en vérité, qu'un espace de deux années, à cette époque de communications difficiles, quand il n'y avait pas une seule carte imprimée qui portât ce nom, et avec si peu d'exemplaires de la plaquette de Saint-Dié en circulation ? Parler de routine dans de telles conditions, c'est se payer de mots sans la moindre apparence de vraisemblance. Ce ne sont pas les savants qui ont imposé le nom d'*Amerrique* au vulgaire, car, avec les résistances de Schöner et d'autres, dès 1535, ce nom n'aurait été ni accepté, ni surtout maintenu; mais c'est que le nom était populaire et qu'il s'est imposé aux savants en venant du vulgaire.

Sur les bords du Rhin et dans l'Europe centrale en général², l'erreur de Basin a pu aider, dans de certaines limites, à propager le nom; mais en Espagne et en Portugal, à Gènes et à Venise³, le contraire a eu lieu. Dans tous les ports de mer on savait que Vespucci n'avait rien découvert du Nouveau Monde, où il n'était allé que dans la position subalterne de passager, de subrécargue ou de commissaire des vivres; et lorsqu'on en fut informé, — ce qui n'eut lieu que trente ans après, au moins, — l'opinion publique fut blessée de l'attribution qu'on lui faisait du nom vulgaire et généralement usité d'*Amérique*. Aussi dans tous les actes officiels, dans les Conseils des Indes, dans les *Histoires*

1. *Martin Hylacomylus*, p. 162.

2. Santarem dit avec raison : « La plupart des géographes de la fin du xvi^e siècle et ceux du xvii^e propagèrent cette confusion, sans jamais se donner la peine de l'approfondir. » (*Recherches historiques*, p. 26.)

3. A l'exception de Florence et de Pise, le reste de l'Italie, surtout le Nord (Gènes, le Piémont, la Lombardie et la Vénétie) a résisté longtemps, avant d'adopter et d'employer les noms d'*America* et d'*Americus*. Le plus souvent on ne citait pas du tout Vespucci, comme fait Gastaldo dans son *Ptolemeo*, de 1548; ou, s'il était question de lui, on l'appelait *Alberico*, en ayant soin de dire que le Nouveau Monde (*Terra Nuova*) avait été découvert par le navigateur génois Cristoforo Colombo.

des Indes d'Oviédo, de Gomara, de Las Casas, ce nom n'était pas employé; en Espagne et en Portugal, on résista pendant trois siècles avant de l'adopter. Seulement ce nom avait parmi le peuple et les matelots une racine profonde, due sans doute à son origine aborigène, mais qu'on avait oubliée, comme cela arrive souvent; aussi a-t-il triomphé de toutes les objections aussi bien des savants d'élite du monde entier que des chancelleries de toutes les Espagnes, et il a subsisté, bon gré, mal gré.

Un auteur a dit avec assez de sagacité, puisqu'il ne connaissait pas l'origine indigène du mot, que « l'attribution du nom d'*Amérique* à Vespucci a été respectée surtout parce que l'on manquait d'une solution à lui opposer ». En réalité, l'on manquait d'une explication rationnelle, bien fondée et vraie, de ce singulier phénomène d'un nom de lieu dont la position géographique précise était inconnue, et dont on avait voulu faire un homme et un navigateur italien.

C'est une nouvelle preuve du triomphe final des petits et de l'opinion publique, contre les erreurs des doctes, des érudits et des panégyristes patriotes. De pauvres matelots ont rapporté du Nouveau Monde le nom d'*Amerrique*, et pendant quatre siècles les savants et les littérateurs se sont disputés sur l'emploi et l'attribution de ce beau nom.

XIV

Documents publiés depuis le XVII^e siècle. — Absence totale des traces de Vespucci en Portugal. — Doutes sur l'existence à Florence d'un seul document authentique se rapportant à Vespucci. — Fabrication à Paris, sous le second empire, d'une prétendue lettre de Vespucci à son père, par le faussaire Vrain-Lucas. — Difficulté de lecture, avec une exactitude mathématique, des prénoms ou surnoms assignés à Vespucci. — Les prêtres catholiques refusent, même aujourd'hui, de donner pour seul nom de baptême un nom qui ne soit pas celui d'un saint.

Jusqu'à présent je n'ai fait usage que des documents im-

primés pendant le premier quart ou le premier tiers du xvi^e siècle, avant qu'aucune discussion ne s'élevât sur les mérites ou les démérites de Vespucci, et j'ai pris les faits tels qu'ils ont été transmis par les contemporains. Maintenant, je vais m'occuper des documents qui ont fait leur apparition beaucoup plus tard. Constatons d'abord, avec Alexandre de Humboldt, que ce n'est que depuis les publications de M. Fernandez de Navarrete¹, en 1825, que nous possédons des matériaux précieux et vraiment dignes de foi sur Vespucci. Auparavant, tout ce que peuvent inventer les passions, les rivalités, les jalousies patriotiques et de clocher, avait été mis en œuvre. On ne s'était arrêté ni devant la fabrication de pièces fausses, ni devant les faits les mieux avérés. On avait inventé de toutes pièces des relations de voyages, des généalogies, des lettres; enfin, on était allé jusqu'à graver sur le marbre de Santa Maria dell' umilta à Florence, en 1719, la fameuse inscription de l'abbé Anton M. Salvini :

AMERICO VESPUCIO PATRICIO FLORENTINO
 OB REPERTAM AMERICAM
 SUI ET PATRIÆ NOMINIS ILLUSTRATORI
 AMPLIFICATORI ORBIS TERRARUM.
 IN HAC OLIM VESPUCCIA DOMO
 A TANTO VIRO HABITATA
 PATRES SANTI JOANNIS DE DEO CULTORES
 GRATÆ MEMORIÆ CAUSA.

Avec Navarrete et surtout avec de Humboldt, on passe du roman légendaire à la réalité; et pour la première fois on se trouve sur le terrain des faits, en présence d'une discussion scientifique un peu serrée.

En Portugal, et plus particulièrement à Lisbonne, où Vespucci écrivit ses deux célèbres lettres (1503 et 1504), rien n'a été découvert, ni dans les archives de la *Torre do Tombo*,

1. *Coleccion de los viages y descubrimientos*, etc. vol. III, section segunda. *Viages de Americo Vespucci. Noticias exactas de Americo Vespucci*, Madrid.

ni ailleurs. Aucune trace des lettres patentes dont Vespucci parle à Soderini. Son nom même n'a été trouvé nulle part.

A Florence, il n'a été produit jusqu'à présent aucun document d'une authenticité absolue. Rien de pareil aux trois célèbres lettres de Cristoforo Colombo conservées à Gènes ne s'est trouvé dans la cité des Médicis. Des panégyriques par Bandini et Canovaï, voilà tout. Faut-il d'ailleurs s'en étonner, quand des hommes beaucoup plus rapprochés de notre temps, et qui ont énormément écrit et publié. Shakespeare et Molière par exemple, n'ont laissé après eux aucune trace ni de leurs manuscrits, ni de leurs lettres. à peine deux ou trois signatures chacun ?

La prétendue lettre de Vespucci à son père, lettre de 1476, en latin, n'a aucun caractère d'authenticité. Publiée par le panégyriste Bandini qui d'ailleurs a évité de donner la signature, elle devait tenter les fabricants d'autographes. Un de ces faussaires, Vrain ou Vrain-Lucas, poursuivi, avoua au cours du procès¹, avoir fabriqué des lettres de Galilée, de *Vespucci*, etc., parce que, disait-il, on lui en demandait, et qu'en les fabriquant « il ne faisait de mal à personne. » Il ne voulait, ajoutait-il, « que recourir à une forme piquante pour raviver le goût des discussions littéraires et historiques ».

Du reste, un examen même rapide de cette prétendue lettre de Vespucci à son père², comparée avec la seule lettre authentique, publiée en *fac-simile* par le gouvernement espagnol dans les *Cartas de Indias*, etc. (Madrid, 1878, in-folio), montre la fausseté du document; tous les caractères en sont différents de ceux de la pièce authentique; aucun même ne s'en rapproche par la forme. L'objection

1. Audience du tribunal correctionnel de la Seine, 16 février 1870. Affaire des autographes, *Gazette des Tribunaux* et journal *le Temps*. Voir aussi : *Faux Autographes. Affaire Vrain-Lucas, étude critique*, par Ernest Charavay, Paris, 1870.

2. Sous le second empire, M. Feuillet de Conches publia en *fac-simile* cette lettre latine que Varnhagen a reproduite dans son livre : *America Vespucci*, en regard de la page 89.

que j'ai entendu émettre, que Vespucci a écrit l'une à vingt-quatre ans, l'autre à cinquante-six ans, est complètement inadmissible pour expliquer une différence calligraphique aussi grande et on peut dire absolue. Il est impossible que la même main ait jamais écrit ces deux lettres. Or, celle de 1508 étant d'une authenticité certaine, l'autre a été fabriquée. D'ailleurs la signature du nom indigène latinisé d'*Americus* est une impossibilité matérielle avant 1507, impossibilité qui était inconnue des faussaires.

L'arbre généalogique construit par Bandini plus de deux siècles après la mort de Vespucci, a la valeur de toutes les pièces de ce genre appliquées à des hommes devenus célèbres. Il fallait au moins un prédécesseur pour le prénom d'*Amerigo* et Bandini n'a pas manqué d'en placer un qui, suivant lui, était le grand-père, désigné par *S. Amerigo*; son père est appelé par Bandini *Ser Nastagio*. *Ser* est là pour *Servitore*; comme il se trouve en toutes lettres à la fin de la deuxième lettre de Vespucci à Soderini : *Servitore Amerigo Vespucci in Lisbona*.

M. de Varnhagen dont les sympathies pour Vespucci ne peuvent être mises en doute, a reconnu, à Florence même, la fausseté d'une lettre attribuée à Vespucci et publiée par Bandini, en 1745. Il regarde aussi comme fausses deux autres lettres publiées pour la première fois, l'une en 1789 par Bartolozzi et l'autre en 1827 par Baldelli.

On voit par ces exemples combien il faut se tenir en garde contre les publications faites à Florence sur Vespucci. Aussi, tant que le prénom de Vespucci n'aura pas été soumis à un contrôle des plus minutieux et d'une grande exactitude, il faudra rester dans le doute pour savoir lequel d'*Alberico* ou d'*Amerigo* est le véritable.

La question a une certaine importance ainsi qu'on a pu le voir précédemment par ce que j'ai dit sur les documents imprimés de 1504 à 1507 avec les noms *Alberico* et *Amerigo*, sans toutefois que sa solution touche la partie vitale et im-

portante de l'origine du nom d'*America*, qui flotte toujours entre la licence poétique de Jean Basin, et le nom de lieu du Nouveau Monde *Amerrique*. Seulement cette solution impliquera plus ou moins l'appui que Vespucci a pu prêter, sans peut-être le savoir, au baptême de Saint-Dié.

Les pièces qui ont servi à Bandini pour établir la naissance et la filiation généalogique de Vespucci, — s'il en existe, — devront être examinées avec le plus grand soin, d'abord au point de vue de la lecture exacte des prénoms, puis sous le rapport de l'authenticité; on devra surtout s'assurer qu'elles n'ont pas subi d'altérations, ni de mutilations.

En général, la lecture, celle même des documents imprimés, lorsqu'il s'agit du prénom de Vespucci, a été faite très inexactement; on n'a pas songé à orthographier lettre par lettre. D'Avezac lui-même, si exact pourtant et si scrupuleux dans ses citations de coquilles d'imprimerie et d'erreurs pour les premières plaquettes imprimées à Saint-Dié et à Strasbourg, s'est laissé aller à traduire deux fois le nom d'*Albericus* par *Americ*, au lieu d'*Albert* ou d'*Alberic*, à la page 91 de son *Martin Hylacomylus Waltzemüller*.

Humboldt est celui qui a mis le plus de correction dans l'orthographe du prénom, qu'il a toujours soin de citer avec toutes ses lettres, tel qu'il existe dans les documents imprimés ou cités dans des publications. Toutefois, lorsqu'il s'agit de parler de Vespucci, il n'hésite pas à l'appeler *Americ* et jamais il ne l'appelle *Alberic* ou *Albert*.

Tous ceux qui connaissent l'Italie, l'Espagne et même la France et la Belgique, savent qu'il est absolument impossible d'obtenir d'un prêtre catholique un nom de baptême qui ne se trouve pas dans le calendrier des saints. Les officiers de l'état civil en France refusent souvent, même de nos jours, d'inscrire d'autre prénom qu'un nom de saint. En Italie, à l'époque de la toute puissance de l'Église catholique, la chose devait être plus difficile encore, et l'on ne connaît de dérogation à cette règle absolue que pour de grands noms latins.

tels que *César*, *Vespasien*, *Marius*, etc., ou pour des appellations numériques indiquant l'ordre dans la série des enfants, comme *Quintino*; encore n'accepte-t-on ces noms que noyés au milieu de plusieurs autres appartenant vraiment à des saints et marqués de la plus grande orthodoxie.

Comment croire, sans qu'un manuscrit d'une authenticité parfaite, n'ayant ni rature ni surcharge, vienne en fournir la preuve, qu'un prêtre ait pu baptiser Vespucci du nom d'*Amerigo* seul, sans autre prénom de saints bien constatés et d'une orthodoxie indiscutable, quand son père et sa mère étaient placés sous l'invocation d'Anastase et d'Élisabeth.

Il y a là une difficulté matérielle qui frappe les Italiens eux-mêmes, lorsqu'ils sont impartiaux et qu'ils n'y voient pas uniquement et avant tout une question de patriotisme. Malheureusement, pour beaucoup d'entre eux, la fibre patriotique les empêche de discuter avec calme; l'un d'eux, le marquis Pietro Amat di San Filippo, n'hésite pas à m'accuser de vouloir priver Vespucci de l'honneur d'avoir donné son nom à la quatrième partie du monde. Il déclare mon opinion sur *l'origine du nom d'Amérique* « mal avisée et peu soutenable. » Mais, quant à des raisons, il n'en donne aucune. Voir ce curieux passage à la page 21 de la *Biografia dei viaggiatori Italiani*, per P. Amat di S. Filippo, publiée par la *Società geografica Italiana*, Roma, 1882, volume 1, edizione seconda.

XV

Découvertes de documents se rapportant à Vespucci dans les archives de Séville et de Simancas, en Espagne. — En 1496, Vespucci est signalé, mais sans prénom. — En 1505, Colombo, dans deux lettres du mois de février, le nomme *Amerigo* Vespucci. — Opinion d'Alexandre de Humboldt sur le nom *Amerigo*. — Signatures de Vespucci, toutes postérieures à 1507. — *Amerigo* avec le doublement de la lettre *r*, comme dans le nom indien *Amerrique*. — Vespucci n'a jamais désavoué publiquement la publication de ses lettres à Médicis et à Soderini, ni le baptême de Saint-Dié. — Rôle de Pierre Martyr d'Anghiera. — Description de deux des signatures authentiques de Vespucci. — Elles sont les documents les plus graves contre lui.

En Espagne, les recherches de J.-B. Muñoz et M.-F. de Navarrete dans les archives de Séville et de Simancas¹ ont fait découvrir les seules pièces authentiques que nous possédions sur la vie de Vespucci. Toutes se rapportent aux seize dernières années de sa vie. Antérieurement nous n'avons rien venant de lui ou le concernant; car, même les soixante-quatorze lettres des *Cartei dei Medici avanti il principato*, *flza* 68 (Archives générales de Florence), qui ont été signalées par Bartolozzi et qui auraient été adressées à Vespucci, février 1483-novembre 1491, à Pise ou à Florence, par des membres de la famille Vespucci et par Lorenzo de Médicis, donnent lieu à de graves soupçons pour une partie de leur identité; tout le moins il y a des doutes sérieux à avoir sur leurs destinations et leurs adresses.

Dans un bordereau de comptes de la flotte, à la *Casa de Contratacion* de Séville, Muñoz a trouvé une note datée du 12 janvier 1496, et indiquant que *Vespuche* (pas de prénom) avait reçu du trésorier Pinelo dix mille maravédís. Voilà le

1. Si les archives et les bibliothèques en Espagne ont été mal gardées, trop souvent affreusement pillées et dépouillées, du moins ces établissements ne renferment pas de pièces forgées. L'honnêteté castillane n'a jamais permis à des pièces fausses de s'introduire furtivement au milieu de documents historiques.

premier document, dans lequel se trouve le nom du Vespucci qui nous intéresse.

En 1505, les 5 et 25 février, le grand amiral Cristoforo Colombo, dans deux lettres à son fils Diego, parle d'*Amerigo* Vespuchy. La deuxième lettre à Soderini, datée de Lisbonne, 4 septembre 1504, a pour prénom *Amerigo*. Rappelons toutefois que la première lettre, également datée de Lisbonne, 1503, a pour prénom *Alberico*, traduit par Lorenzo de Médicis et par Giocondo *Albericus*.

L'emploi par Colombo du nom d'*Amerigo* s'explique par la date de ses lettres, postérieures de trois années à son séjour du 16 au 24 septembre 1502, à l'embouchure du Rio Blewfields, au pied des montagnes d'*Amerrique*. Vespucci ayant changé de prénom, entre 1503 et la fin de 1504, Colombo, en l'appelant *Amerigo*, n'a fait que se conformer à l'usage du surnom adopté par Vespucci.

Alexandre de Humboldt qui certes a bien connu l'Espagne, dit : « Ce nom (*Amerigo*) très rare, peut-être entièrement inusité en Espagne, pouvait même être pris pour un nom de famille¹. » Effectivement il y a des noms de familles espagnoles qui s'en rapprochent; je citerai entre autres : *Ameghino*. Ne sachant comment expliquer ce nom d'*Amerigo* « devenu si célèbre par la bizarre application géographique qui en a été faite en 1507² », Humboldt se jette dans des explications et des contradictions inextricables. Ainsi, dit-il, « la préférence donnée au prénom ou nom de baptême sur le nom de famille a eu sans doute sa source dans le son, peu agréable à l'oreille, de *Vespuccia*, comme dans l'usage si commun en Italie et en Espagne de désigner des personnes marquantes par le prénom seul³ ». Mais en 1504 et 1505, Vespucci n'était pas un personnage marquant; c'était au contraire un inconnu qui n'a pu avoir un certain relief et quel-

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 47.

2. *Examen critique*, vol. IV, p. 47.

3. *Examen critique*, vol. IV, p. 47

que notoriété qu'à partir de sa nomination comme *Piloto Major*, le 10 juin 1508. Même, dans un pays où l'on comptait alors tant de navigateurs célèbres, Vespucci ne pouvait faire que triste figure, à ce point que l'historien Oviedo, en publiant à Séville, en 1535, sa célèbre *Historia general de las Indias*, dans la ville où Vespucci a vécu comme *Piloto Major* et où il est mort, ne le cite pas une seule fois.

La préférence du prénom sur le nom de famille est unique dans l'histoire de la géographie, pour les personnes qui ne font pas partie de familles royales. L'exception en faveur de Vespucci n'a une explication plausible que par la double erreur de Jean Basin.

Humboldt ajoute : « Étant très sonore, il (le prénom) offrait l'avantage d'être toujours correctement écrit dans les documents¹. » Et cependant Humboldt cite lui-même les variantes suivantes : Amerrigo, Morigo, Alberico, Americo. Emeric, Damerigo, Almerigo, Amerigo et Almerico.

Outre les deux lettres de Colombo, on a trouvé d'autres documents, tous munis, 1505 à 1516, du prénom *Amerigo*, savoir : sa lettre de naturalisation, sa nomination de *Piloto Major* en 1508, puis des reçus et des instructions. Les livres de comptes dans l'*Archivero de Indias de Sevilla*, de 1506 à 1507, portent souvent : *Ha de haber Amerigo*, avec le seul titre de *Capitan Amerigo*, ce nom étant employé comme un sobriquet, bien connu et admis, sans le nom de Vespucci, qui ne paraît que rarement. En Espagne on a, de tout temps, aimé à donner des surnoms, surtout aux étrangers.

La lettre patente qui nomme *Amerigo Despucci*, *Piloto major*, est datée du 22 mars 1508 ; et l'instruction de Valladolid, porte la date du 6 août 1508.

Navarrete et Muñoz n'ont trouvé que deux ou trois signa-

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 48.

tures de Vespucci attachées à des reçus, et F. Adolphe de Varnhagen a donné le *fac-simile* de cette signature de Vespucci, laquelle est, dit-il, « véritable »¹. Toutes ces signatures de Vespucci se rapportent à ses fonctions de Piloto Major et sont postérieures à 1507.

Récemment une lettre entière de Vespucci a été trouvée et publiée, en *fac-simile*, par le gouvernement espagnol, dans les *Cartas de Indias publicadas por primera vez*, magnifique in-folio, Madrid, 1878. C'est une lettre adressée au cardinal de Tolède, et datée de Séville, 9 décembre 1508. La signature, semblable à celle des reçus, est *Amerigo Vespucci, Piloto Major*.

Arrêtons-nous sur ces signatures, les seules authentiques que nous ayons, les seuls documents réels que nous possédions de Vespucci.

La deuxième lettre du navigateur florentin, datée de Lisbonne, 4 septembre 1504, est signée *Amerigo*. Il est vrai que le manuscrit en est inconnu et à jamais perdu; mais il n'y a aucune raison de supposer que l'imprimeur P. Paccini, de Pescia, n'ait pas copié exactement et lettre par lettre, la signature, d'autant plus que cette publication a été faite en Italie, aux portes de Florence.

La proposition de Jean Basin et du Gymnase vosgien, au mois de mai 1507, de nommer la quatrième partie du monde *America*, a été faite, une année avant ces signatures authentiques de Vespucci de 1508.

Humboldt dit que « Vespuce était en correspondance avec René II, duc de Lorraine² », qui avait remis entre les mains de son secrétaire, Gaultier Lud, la traduction française de la lettre des *Quatuor Navigationes*. Or, René n'étant mort que le 10 décembre 1508, a eu le temps, et bien largement, de faire parvenir un exemplaire de la plaquette de Saint-Dié à Vespucci, à Séville. D'ailleurs, que cet

1. *Amerigo Vespucci*. Lima, 1865, p. 68.

2. *Examen critique*, vol. IV, p. 107.

envoi ait été fait, soit par le duc de Lorraine directement, soit par Gaultier Lud ou d'autres membres du Gymnase rosgien, ou bien encore par un savant de Metz, avec qui Pierre Martyr, ami de Vespucci, aura été en rapport épistolaire, il est probable que ce dernier a dû recevoir un exemplaire de la *Cosmographiæ Introductio* de Saint-Dié, avant la fin de 1507 ou, au plus tard, au commencement de 1508.

De tous les contemporains de Vespucci qui vivaient avec lui en Espagne, l'Italien Pietro Martire d'Anghiera est le seul qui l'ait aidé sciemment dans la propagation du nom d'*Americus*. Colombo et les autres, en se servant du nom *Amerigo*, étaient inconscients de l'usage qu'on en pouvait faire ou qui en a été fait à Saint-Dié, tandis que Pierre Martyr, en écrivant dans sa seconde décade, *Les Océaniques*, le nom d'*Americus* comme prénom de Vespucci, le faisait avec l'intention de sanctionner le baptême de Saint-Dié. Prêtre et protonotaire apostolique, chargé de la canonisation des saints, il savait parfaitement qu'il n'existait aucun saint de ce nom (*Amerigo, Amerriigo, Americus*). Enfin, en se servant du nom donné par Jean Basin, il prouvait qu'il était au courant de ce qui avait été fait pour rattacher à Vespucci la découverte du Nouveau Monde et l'identifier avec le nom d'*Amerrique*.

Personne n'a été plus actif que Pierre Martyr pendant toute cette période. Précepteur et tuteur des enfants de Ferdinand et d'Isabelle la Catholique, diplomate, prélat romain, membre du Conseil des Indes, il était en correspondance très suivie avec un grand nombre de personnes répandues dans diverses parties de l'Europe. Ses lettres, dont on a publié, en 1530, plus de huit cent, indiquent un homme très au courant des choses de son temps. Par sa position à la cour d'Espagne, dans le corps diplomatique et au Conseil des Indes, il était informé de tout ce qui se publiait ou se disait sur les pays nouvellement découverts. Qu'il ait connu la plaquette de Saint-Dié, impossible de

douter, et c'est par lui que Vespucci a dû être informé de l'existence de cette publication, s'il ne l'avait pas été déjà directement. Or, Pierre Martyr de même que Vespucci, n'a rien fait pour rectifier les erreurs du Gymnase vosgien. Au contraire, il a aidé à les propager en se servant du nom *Americus* comme étant le prénom de Vespucci.

Les Républiques italiennes de Venise, de Gênes et de Pise avaient un très grand intérêt commercial à connaître toutes les découvertes maritimes faites par les gouvernements espagnol et portugais. Bien qu'il y eût défense, sous peine de mort, d'exporter les cartes des découvertes géographiques, et que, pour empêcher cette sortie, on eût soin de tenir ces documents enfermés sous des clefs différentes, mises entre les mains de trois ou quatre personnes, les Républiques dont nous parlons trouvaient pourtant moyen d'obtenir les renseignements importants qu'elles désiraient. Elles employaient pour cela des agents spéciaux ou des diplomates, comme Lorenzo Cretico, Vicenco Quirini, Angelo Trivigiano, Girolama Priuli, etc., qui s'adressaient naturellement, soit en secret, soit ouvertement, à leurs compatriotes Colombo, Vespucci et Pierre Martyr. L'un se vante, dans ses lettres, d'être grand ami de Colombo et d'obtenir de lui une carte des nouvelles terres; l'autre copie secrètement les décades *De rebus Oceanicis*, encore manuscrites, de Pierre Martyr, et fournit les matériaux du *Mondo novo e paesi novamente ritrovati da Alberico Vesputio Fiorentino*, Vicenza, 1507. Ces agents italiens se mêlaient en outre aux marins, retour des Indes, et ne manquaient pas d'exploiter cette source d'informations vivantes. Vespucci, toujours besoigneux, a dû être mis à contribution par ces émissaires, surtout après sa nomination au poste de Piloto Major; il est impossible que par leur intermédiaire il n'ait pas connu le livre du Gymnase vosgien, car les agents qui parcouraient la Suisse, la France et l'Angleterre, avant de se rendre à Lisbonne et à Séville, avaient là

une trop belle occasion de gagner sa confiance en lui montrant cette plaquette qui devait tant flatter son amour-propre.

Humboldt dit : « Il résulte de mes recherches que, pour le moins, le nom d'Amérique a été inventé et répandu à l'insu de Vespuce¹. » Et ailleurs : « On n'a jusqu'ici aucune preuve d'un rapport *direct* de Waltzemüller, imprimeur à Saint-Dié, avec le navigateur florentin². » Humboldt ne connaissait pas Jean Basin, et croyait qu'Hylacomylus avait traduit les *Quatuor Navigationes* et qu'il était l'auteur de la proposition de nommer le nouveau monde *America*.

Je partage en grande partie cette opinion, et je pense que Vespucci n'a pas été l'instigateur de la « dangereuse gloire qu'on lui a préparée à Saint-Dié³ ». Le vicomte de Santarem est allé beaucoup trop loin lorsqu'il a dit : « Cette dénomination (Amérique) donnée au nouveau continent après la mort de Colomb, a été probablement le résultat d'un plan conçu et préparé contre sa mémoire, soit à dessein et avec connaissance de cause, soit par des influences secrètes, etc.⁴ » Seulement il y a la réserve du mot *Americo* employé comme prénom, à partir de 1504, au lieu du prénom chrétien *Alberico*, employé certainement en 1503 et probablement auparavant. Car un fait certain qui ressort de toutes ces recherches, c'est que le prénom *Alberico*, si l'on ne considère que les publications antérieures à 1745, a été d'abord employé par les Italiens et s'est maintenu en Italie plus longtemps que partout ailleurs. Aujourd'hui encore, il y a des Italiens qui ne désignent pas Vespucci autrement. Dans la bibliothèque Magliabechiana

1. *Examen critique*, vol. IV, p. 34.

2. *Examen critique*, vol. V, p. 207.

3. *Examen critique*, vol. V, p. 206.

4. *Recherches historiques et bibliographiques sur Americ Vesputi*. Paris, 1842, p. 133.

à Florence, le volume d'imprimés et de copies et notes manuscrites sur Vespucci est intitulé *Alberico*. Ce volume, qui date de 1820, a été ainsi arrangé et désigné par le bibliothécaire d'alors, l'abbé Follini, tandis que le nom *Amerigo* ou *Amerrigo*, est venu de la péninsule ibérique (Lisbonne et Séville); c'est là qu'on le trouve avec le plus de persistance, chaque fois qu'il s'agit de Vespucci. Le fait n'a rien d'étonnant pour un nom indigène, venu des terres nouvellement trouvées à l'Occident. Quant au nom latin d'*Americus*, il est de Jean Basin, l'élégant prosateur de Saint-Dié, et ce nom s'est localisé dans la région du Rhin, avant de se répandre partout, à l'exception de la citation isolée, faite en Espagne, en 1516, dans la seconde décade de Pierre Martyr, et qui démontre la part prise par ce compatriote de Vespucci dans le maintien de cette altération du prénom.

En recevant un exemplaire de la *Cosmographiæ Introductio* du Gymnase vosgien, Vespucci a dû être très flatté de l'honneur qu'on lui faisait. Très prétentieux, rempli de vanité et désireux d'être célèbre, aimant à faire parade de son érudition, ainsi que le prouvent ses deux lettres à Médicis et à Soderini, il voyait réalisés tous les souhaits les plus beaux qu'il eut jamais pu former, et il les voyait réalisés sans qu'il s'en fût mêlé lui-même.

S'il l'avait voulu, il aurait eu tout le temps de désavouer cette « dangereuse gloire », puisqu'il n'est mort que le 22 février 1512; tout au moins il aurait pu écrire à ses amis de Florence pour déclarer qu'il n'avait pas la prétention de supplanter Colomb, ni les autres premiers découvreurs et explorateurs du Nouveau Monde. Rien de pareil n'a eu lieu; mais en revanche, nous avons, à partir de 1508, ces trois signatures et la lettre à Ximenès de Cisneros, archevêque de Tolède.

L'une de ces signatures, d'après le *fac-simile* qu'en a donné Varnhagen¹, est un chef-d'œuvre de calligraphie.

1. *Amerigo Vespucci*, p. 68, Lima, 1865, in-folio.

Le prénom ou plutôt le surnom, car il est placé au-dessus du nom de la manière suivante : { Amerrigo }
 { Vespucci }, est orthographié

Amerrigo avec deux *r*. Cette signature a un double paraphe encadrant et éblouissant. On dirait la signature d'un maître d'écriture, calligraphe émérite. Il est évident que pour son auteur le prénom primait le nom, et il l'a mis en relief, comme une sentinelle avancée, l'espaçant bien du mot *Vespucci*, afin que l'on fût tout d'abord frappé par la vue du prénom. Quelle différence avec la signature modeste et hiéroglyphique de Cristoforo Colombo!

La seconde signature au bas de la lettre au cardinal archevêque de Tolède, du 9 décembre 1508, est tout aussi élaborée et éclatante, avec cette différence que le prénom figure sur la même ligne que le nom. Ce léger changement a été fait pour donner place au titre de *Piloto mor* (major), mis en seconde ligne. *Amerrigo* a la lettre *r* doublée aussi, ce qui montre que Vespucci, en 1508, et après cette date, orthographiait bien son prénom avec deux *r*. Les deux paraphes encadrants et éblouissants sont les mêmes, peut-être même encore un peu mieux accentués que dans la première signature dont j'ai donné tout à l'heure la description. Enfin, le *Piloto Major*, avec un long trait sur toute la longueur des lettres du mot écrit en abréviation *mor*, se détache bien du nom et du prénom, et montre que Vespucci faisait grand cas de son titre.

L'écriture de la lettre entière est bien distincte, élégante même, et indique que Vespucci devait avoir des talents peu communs de calligraphe et de dessinateur : ces talents ont dû l'aider à obtenir la place de *Piloto major*, qui veut dire : conservateur et dessinateur des cartes marines appartenant au Conseil des Indes.

Le doublement de la lettre *r* prouve que Vespucci a voulu rapprocher autant que possible son prénom ou surnom du nom indien *Amerrique* lequel se prononce encore de nos

jours, dans l'Amérique centrale, avec le roulement très prononcé des deux *r*¹. Si l'on rapproche cette nouvelle orthographe d'*Amerigo*, de la proposition du Gymnase vossien de 1507, on ne peut s'empêcher d'y trouver une intention bien évidente d'aider à maintenir l'erreur, d'autant plus que le nom n'ayant pas encore été imprimé en français, Vespucci ignorait qu'au lieu de l'orthographe *Amerrique*, comme il aurait dû l'être, les Français adouciraient la double *r*, et le remplaceraient par un *ér*, avec un accent aigu sur l'*e*.

Humboldt s'est bien aperçu de ce doublement de la lettre *r*; mais, ne sachant comment l'expliquer, il l'attribue « presque à une preuve d'érudition² », la regardant comme une *assimilation* de deux consonnes rapprochées, au lieu d'*Amelrico*, qui était le nom d'un évêque de Côme, en 865, dit-il d'après un érudit de Berlin, le professeur von der Hagen.

Maintenant que nous savons qu'au Nicaragua et plus spécialement dans les petites villes de Libertad, de Juigalpa et d'Acoyapa, aux pieds de la Sierra d'*Amerrique*, on prononce fortement la lettre *r* redoublée, nous avons l'explication du changement opéré dans l'orthographe du nom *Amerigo* (1504), en *Amerriigo* (1508), avec le baptême de Saint-Dié (1507) dans l'intervalle.

Ce changement, avec la signature du prénom bien en évidence, est la seule preuve que nous ayons, non pas de la part que Vespucci a prise au baptême de Saint-Dié, mais de l'aide qu'il lui a fournie pour le rendre valide et efficace. Pour son silence au sujet de la découverte du Nouveau Monde dû à Colombo et non à Vespucci, la preuve est seulement négative; car il est possible que Vespucci ait

1. Le doublement de l'*r* est une preuve aussi voisine d'une certitude absolue, qu'il est possible de l'espérer dans les conditions où nous sommes placés, à la distance de près de quatre siècles, que Vespucci a entendu prononcer directement le nom d'*Amerrique*, soit en 1498, soit en 1505 par les Indiens du cap Gracias à Dios, ou par ceux de la côte des Mosquitos.

2. *Examen critique*, vol. IV, p. 48 et 54.

protesté dans une lettre et que cette lettre ait été détruite, sans laisser de trace.

XVI

Résumé et conclusions.

En résumé nous sommes en présence des faits suivants, d'une authenticité parfaite :

1° En janvier 1496, Vespuche (sans prénom) a reçu 10000 maravédís.

2° Première lettre de Vespucci à Médicis, écrite pendant les trois premiers mois de 1503, avec le prénom *Alberico* (*Albericus*).

3° Colombo exécute son quatrième voyage, du 9 mai 1502, départ de Cadix, à juin 1503, avec séjour, en septembre 1502, au pied de la Sierra *Amerrique*. En juillet 1503, deux de ses compagnons, Mendes et Flesco, arrivent à Hispagnola, et racontent leur voyage. En septembre ou octobre 1503, les résultats de ce voyage sont connus en Europe.

4° Deuxième lettre de Vespucci à Soderini, datée du 4 septembre 1504, et signée *Amerigo*.

5° En février 1505, Colombo, dans deux lettres, écrit *Amerigo* Vespuchi.

6° Jean Basin, à Saint-Dié, imprime, en mai 1507, les prénoms *Amerige* et *Americus*, et le Gymnase vosgien propose de donner à la quatrième partie du monde le nom d'*America*.

7° Lettre de Vespucci au cardinal archevêque de Tolède, du 9 décembre 1508, signée *Amerigo* avec le doublement de la lettre *r*, comme dans le nom indien *Amerrique*.

8° De 1508 à 1512, date de la mort de Vespucci, deux à trois signatures, avec le prénom *Amerigo* placé au-dessus du nom et très en vue.

9° En 1515, Schöner déclare que le nom *America* est généralement employé.

Les textes, les noms, les lieux et les dates ayant été ainsi serrés de près, quelle est la conclusion ? Cette conclusion s'impose et doit — si elle n'est pas toute la vérité (car la vérité la saura-t-on jamais ?) — doit du moins s'en rapprocher beaucoup.

Après une étude attentive de tous les documents, je pense que, si l'on est allé beaucoup trop loin en traitant Vespucci d' « heureux imposteur », ou même en disant, comme Santarem, qu'« il a consenti indirectement à l'injustice commise envers Collomb », ses panégyristes, en le nommant « un génie sublime », un « homme d'une éducation supérieure », avec « le talent prodigieux d'un Pline », n'ont pas été plus justes et ont dépassé les limites du vraisemblable.

Adolphe de Varnhagen, dans son désir de réhabilitation, s'est laissé emporter par ses sympathies, et s'est trop avancé, en voulant, dit-il, rendre « hommage à la justice, à la moralité et à la vérité historique, en faveur du nom américain et d'Amerigo Vespucci ».

Alexandre de Humboldt lui-même, tout en reconnaissant les parties faibles du caractère et des écrits de Vespucci, a cru que c'était plutôt une victime innocente d'événements en grande partie inexplicables, de confusions, d'altérations fantaisistes, et d'inexactitudes inhérentes à tout ce qui se rapporte aux découvertes des navigateurs de la fin du xv^e et du commencement du xvi^e siècle.

De l'étude qui précède on peut conclure que Vespucci a été, ce qu'on nomme aujourd'hui un homme habile, très diplomate, très adroit, en italien un *tan fino*. Et il est bon de considérer qu'il s'agit d'un compatriote des Médicis et du non moins célèbre Machiavel. Malheureux dans ses spéculations commerciales, après des navigations comme simple passager ou employé en sous-ordre, il eut le talent de se faire recommander par son compatriote l'amiral Colombo, et d'obtenir la place de *Piloto major*. Il prit en outre ses pré-

cautions pour ne pas se laisser oublier dans sa patrie et se poser dans le monde comme un grand navigateur, en envoyant des lettres à des hommes très haut-placés à Florence, lettres évidemment destinées à la publicité, et qu'il n'a point désavouées.

On ne peut raisonnablement admettre qu'il n'ait pas eu connaissance de leur publication, car il n'est mort qu'en 1512, et sa position de Piloto major à Séville le mettait en rapport avec des personnes telles que Pierre Martyr, membre du Conseil des Indes, l'ambassadeur de la République de Venise, et bien d'autres, qui ont dû, soit lui remettre des exemplaires des plaquettes imprimées de ses lettres, soit lui en apprendre l'existence.

En terminant, je ne puis m'empêcher de faire remarquer que le nom indien d'*Amerrique* a été attribué à un pilote-cartographe, employé pour ses talents de calligraphe et de dessinateur, le Florentin Alberico Vespucci, et que ce singulier baptême a été placé non moins à tort sous l'égide d'un autre dessinateur-cartographe en même temps que *castigatore*, Martin Waltzemüller; que cette attribution s'est faite en laissant de côté d'abord le navigateur qui a découvert le Nouveau Monde, le Génois Cristoforo Colombo, puis les souverains d'Espagne qui l'avaient envoyé, ainsi qu'en rejetant le prénom de Vespucci (Alberico) et enfin en passant entièrement sous silence le nom du parrain fantaisiste et à licence poétique du Nouveau Monde, Jean Basin de Sandocourt. Quelle suite d'erreurs et de confusions, unique dans l'histoire des sciences géographiques! Le Florentin Alberico Vespucci a eu l'honneur d'être le premier homme de race blanche à qui ait été appliqué le surnom d'*Americus*, *Amériquin* ou *Américain*. Cette gloire assez belle, vu le rôle que Vespucci a joué, est après tout suffisante et doit satisfaire ses compatriotes, même les plus exigeants, de Florence et d'Italie.

On chercherait, avec nos connaissances actuelles en géographie physique et descriptive, à donner un nom au Nouveau Monde, qu'il ne serait pas possible de trouver mieux, ni même aussi bien. Nom indigène, à désignation descriptive: *Amerrique, le pays du vent*, en même temps que *le pays riche en or*; quelle belle définition! Les quatre cinquièmes des orages qui fondent sur l'Europe occidentale sont apportés par les vents du sud-ouest et de l'ouest, venant tous d'Amérique, *le pays d'où vient le vent*. Et l'or mis en circulation depuis la découverte, par Cristoforo Colombo, de la *Castilla del oro*¹, a plus que deux fois vingtplé, grâce aux placers et aux filons de quartz aurifère répandus d'un bout à l'autre de ce nouveau continent. Ces deux grands faits de géographie physique se trouvent admirablement réunis et résumés entre le lac de Nicaragua et la côte des Mosquitos, au centre même du continent, à la Sierra *Amerrique*. Éloignée de tous les grands centres de population et n'appartenant à aucune grande nation, c'est un point neutre, qui n'entraîne aucune jalousie de peuple à peuple pour rivalité de découvertes. Le grand Colombo reste incontestablement le découvreur et Vespucci n'apparaît que comme un personnage subalterne, dont le surnom est devenu bien plus célèbre que lui-même n'avait pu le penser ni même le rêver, lorsque ce surnom lui a été donné ou qu'il l'a pris.

Que d'obstacles n'a-t-il pas eu à franchir, ce beau nom d'Amérique, qui couvre la moitié du globe terrestre! Il brille aujourd'hui pur de tout mélange. Il ne doit rien à personne en particulier, s'étant produit au milieu des récits des premiers navigateurs, des matelots, des aventuriers; il a été accepté avec l'assentiment et le concours de tous.

1. *La Geografia di Claudio Ptolemeo Alessandrino*, la première édition italienne, par Jacopo Gastaldo, Venise, 1548; cartes intitulées: *Terra nova et Universale novo*; p. 54 et 59, où se trouve la province *Castilla del oro*.

Tel qu'il était énoncé, on le recevait, sans y faire attention, sans y prendre garde. C'est un nom populaire, sorti du sein des masses, qui l'ont lancé inconsciemment; ensuite il a été sanctionné de la façon la plus bizarre et d'une manière tout à fait erronée par les doctes, les savants, les cartographes et les grands de la terre. Peu à peu il s'est étendu des régions équinoxiales jusqu'aux deux pôles.

Ce nom n'a rien d'exotique et si sa naissance est obscure, si sa jeunesse a été difficile et même orageuse, rien à présent ne l'obscurcit plus; rien ne ternit plus l'éclat de sa juste renommée.

Cambridge, Massachusetts, septembre 1886.

APPENDICE

(OCTOBRE 1887).

Le président de la République de Nicaragua, Son Excellence Don Ad. Cárdenas, dans une lettre datée de Managua, 22 mai 1886 et adressée à Don Manuel M. Peralta, dit que non seulement il existe une chaîne de montagnes appelée *Amerrique*, mais encore que cette chaîne est habitée par une tribu d'Indiens nommés *los Amerriques*, aujourd'hui réduite à un petit nombre d'individus, tribu qui, d'après les indications que l'on trouve dans cette région, a dû être jadis d'une certaine importance (*anteriormente de alguna importancia*). En outre, le président Cárdenas ajoute que ces Indiens Amerriques ont toujours été en communication plus ou moins fréquentes avec le cap Gracias à Dios et toute la côte des Mosquitos (*Bulletin of the American geogr. Soc.* 1886, n° 4, pages 345 et 516. New-York).

Voilà un fait nouveau et important, qui vient apporter de plus fortes probabilités en faveur de l'opinion d'après la-

quelle Colombo et ses équipages, lorsqu'ils étaient, en 1502, à Cariai et Carambaru, Vespucci lorsqu'il était au cap Gracias à Dios en 1497, ainsi que le long de la côte des Mosquitos en 1505,—d'après laquelle, dis-je, Colombo et Vespucci ont dû entendre le nom d'Amerrique, comme celui d'un lieu riche en or, et comme le nom des Indiens de qui les habitants de la Mosquitie obtenaient ce métal. C'est un nouvel anneau dans la chaîne des faits authentiques relativement à cette difficile question.

L'orthographe du nom d'Amerrique, tel qu'il est imprimé dans la lettre du président Cárdenas, diffère légèrement de celle qui est donnée par Thomas Belt; il y a un *s* entre l'*i* et le *q*, *Amerrique*. Il est fort probable que cette variante est due à une faute de copiste ou bien à une lecture imparfaite. Belt, qui a demeuré plus de trois années au pied même de la Sierra qu'il avait toujours devant les yeux, Belt qui l'a traversée maintefois, et qui employait les Indiens des environs aux travaux des mines d'or qu'il dirigeait, s'est trouvé dans une position exceptionnellement favorable pour entendre et orthographier correctement le nom de cette Sierra. Dans son livre, il l'écrit *Amerrique*, chaque fois qu'il le cite; et dans la lettre qu'il m'a écrite, l'orthographe, des plus distinctes, est la même.

Tout à côté il y a la Sierra *Lepaterrique*, orthographiée sans la lettre *s*; et le nombre de noms se terminant en *ique* est si considérable dans tout le Centre-Amérique (pas un seul, au contraire, ne m'est connu avec la terminaison en *isque*), qu'il ne peut guère y avoir de doute sur l'orthographe véritable du mot.

Quant à l'objection que le nom ne se trouve imprimé que dans le livre de Thomas Belt et qu'il n'existe sur aucune carte, on peut répondre que cela prouve simplement combien cette partie du Nicaragua est peu connue, et combien l'on a négligé d'explorer les premières terres fermes découvertes dans le Nouveau Monde. Du reste, si le nom *Amerri-*

que avait été inscrit sur une carte, ce n'est pas moi qui aurais donné les explications qui précèdent. D'autres auraient depuis longtemps présenté la question sous le même jour, avec plus de talent et de clarté sans doute, mais non avec plus de désir de trouver la vérité.

Le Gérant responsable,

CH. MAUNOIR,

Secrétaire général de la Commission centrale

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES DANS LE TOME IX DE LA VII^e SÉRIE (1888).

PREMIER TRIMESTRE

CH. MAUNOIR. — Rapport sur les travaux de la Société de Géographie et sur les progrès des sciences géographiques pendant l'année 1887, avec cartes dans le texte.....	5
---	---

2^e TRIMESTRE

Centenaire de la mort de Lapérouse, célébré le 20 avril 1888.....	149
---	-----

3^e TRIMESTRE

Rapport sur le concours au prix annuel fait à la Société de Géographie dans sa séance générale du 15 avril 1888.....	397
CAMILLE DOULS. — Voyage d'exploration à travers le Sahara occidental et le sud marocain.....	437
JULES MARCOU. — Nouvelles recherches sur l'origine du nom d'Amérique.....	480
Lettre du général J.-T. Walker, ancien « Surveyor general » de l'Inde, à propos de la notice de M. Dutreuil de Rhins sur le Thibet.....	521
J.-L. DUTREUIL DE RHINS. — Réponse à la lettre de M. le général Walker.....	530
V. TURQUAN. — Étude de la répartition géographique et de la densité de la population en France, commune par commune.....	544

4^e TRIMESTRE

A. DUMONT. — Le chemin de fer de la vallée de l'Euphrate, avec cartes dans le texte.....	557
ADRIEN BLONDEL. — L'île de la Réunion.....	574
ALFRED PIAT. — Projet de création d'un port de guerre et de commerce à Cabourg (Calvados).....	598
JULES MARCOU. — Nouvelles recherches sur l'origine du nom d'Amérique (<i>Suite et fin</i>).....	630

CARTES

Portrait de Jean François de Galaup, comte de Lapérouse.
Portrait de Barthélemy de Lesseps (dans le texte, p. 285).
Voyages de Lapérouse 1785-1788.

CAMILLE DOULS. — Itinéraires à travers le Sahara occidental et le sud marocain, 1887. 1/2, 200,000°.

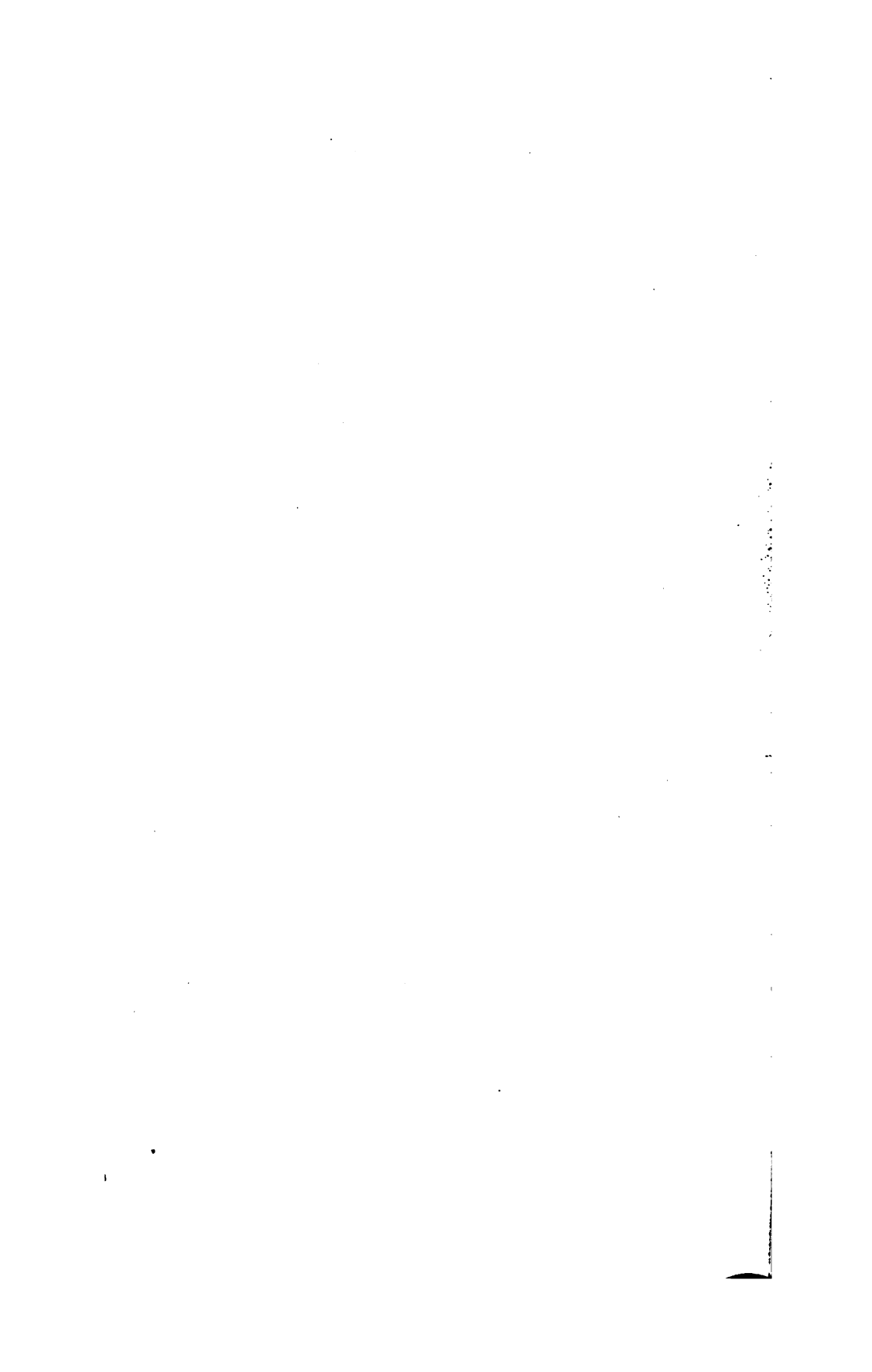
J.-L. DUTREUIL DE RHINS. — Croquis pour servir à la discussion du raccordement des fleuves de la partie sud-orientale du Thibet avec ceux de l'Inde ou de la Birmanie et de la Chine.

VICTOR TURQUAN. — Spécimen de la carte de la répartition géographique ou densité de la population en France.

Docks — Jetée — Drague marine — Vues de l'île de la Réunion : Titan — Pont de la rivière des Galets — Inauguration du port de la Pointe des Galets.

Plan en projet d'un port de guerre et de commerce en eau profonde, et d'une ville à Cabourg (Calvados).

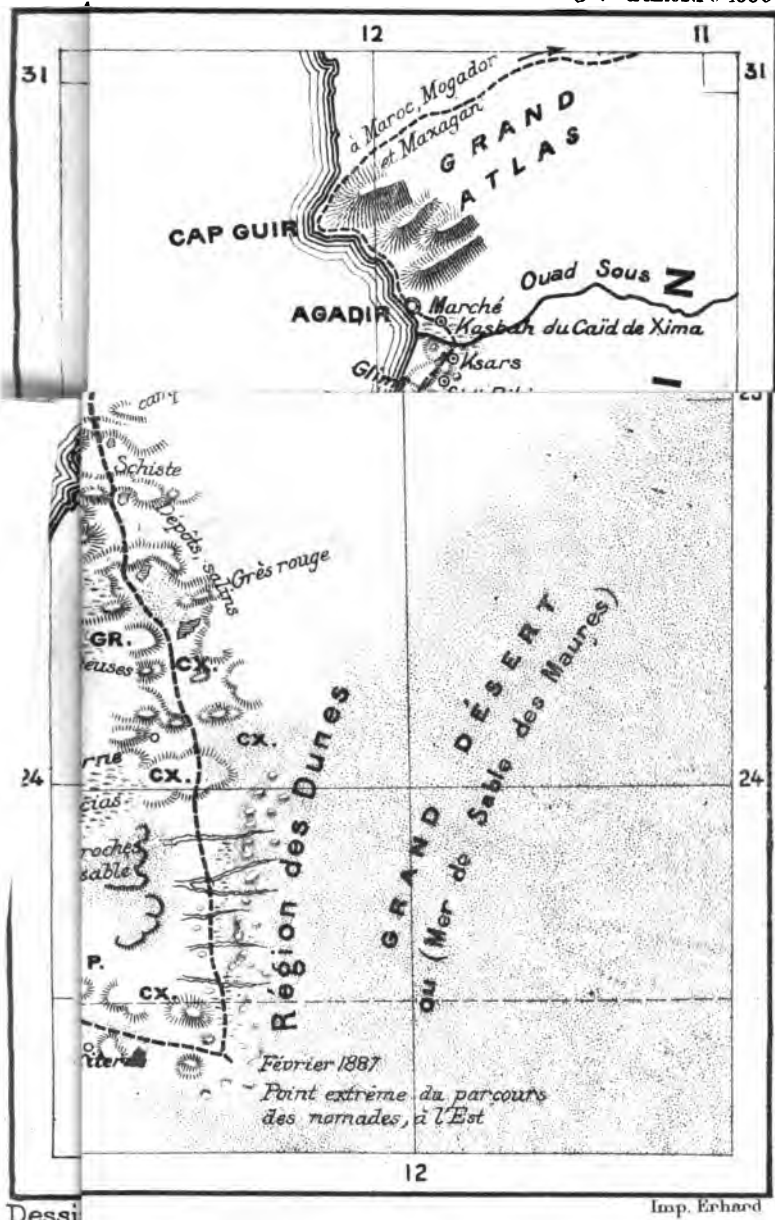
FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES



Bulletin de la Société de Géographie (2^e trimestre 1888.)



JEAN FRANÇOIS  DE GALAUP
Comte de Lapérouse, Chef d'Escadre



GRA

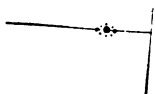
tenai

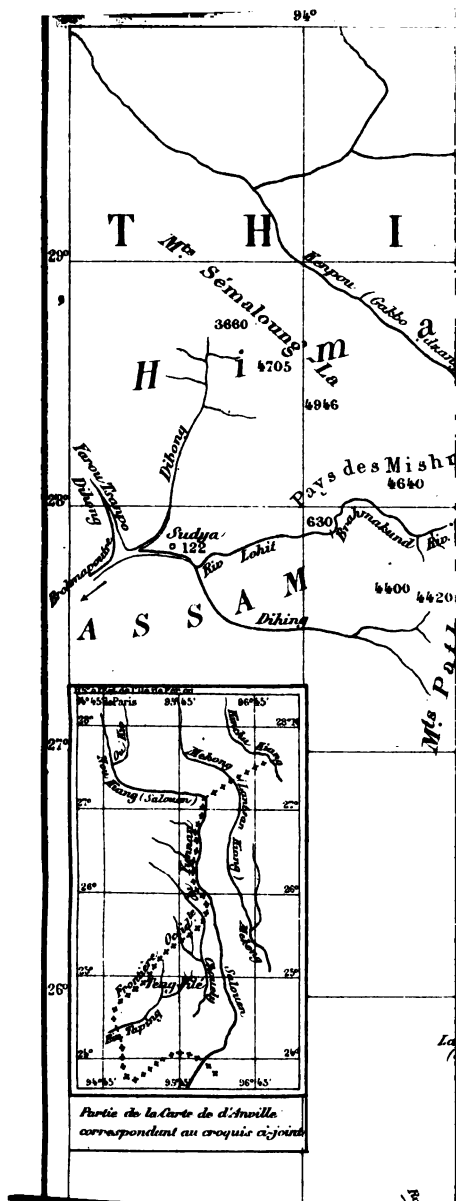
Bullet

I 6

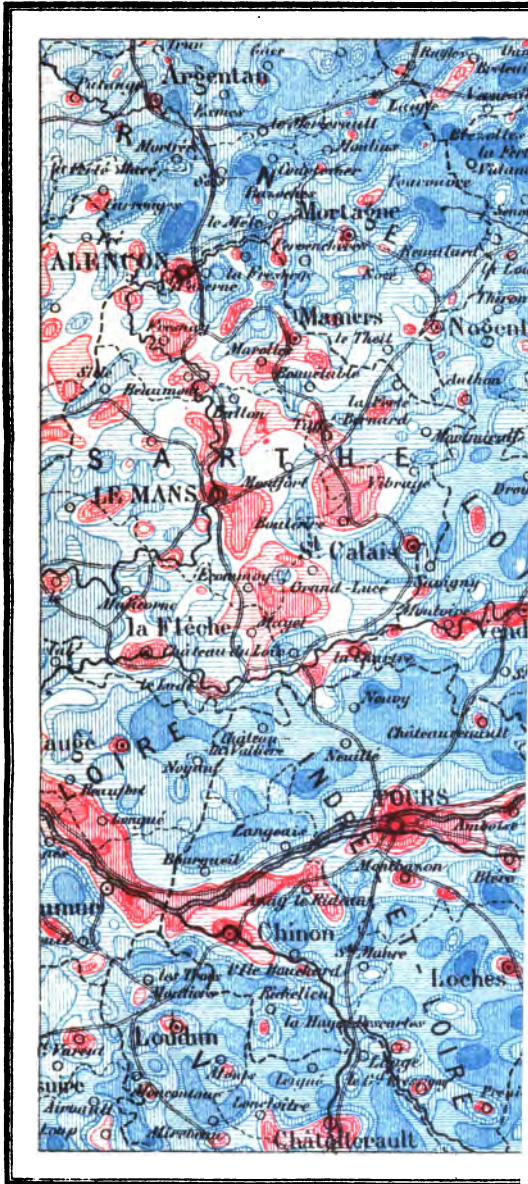
70° S.

4

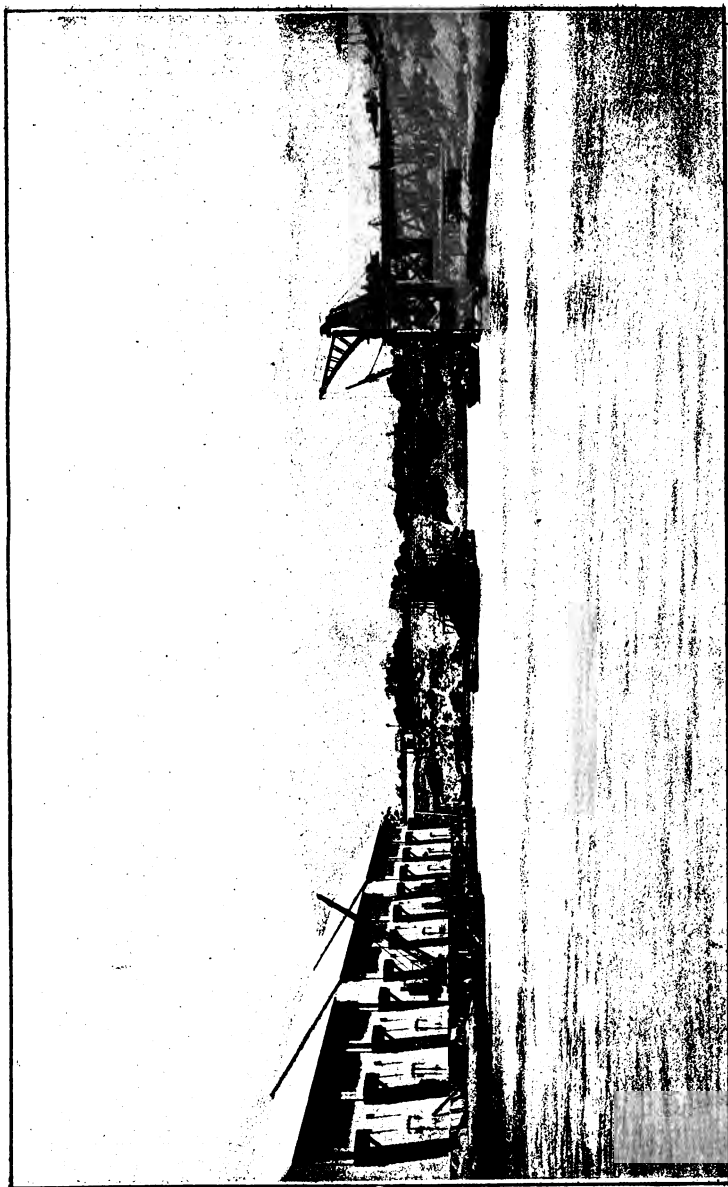




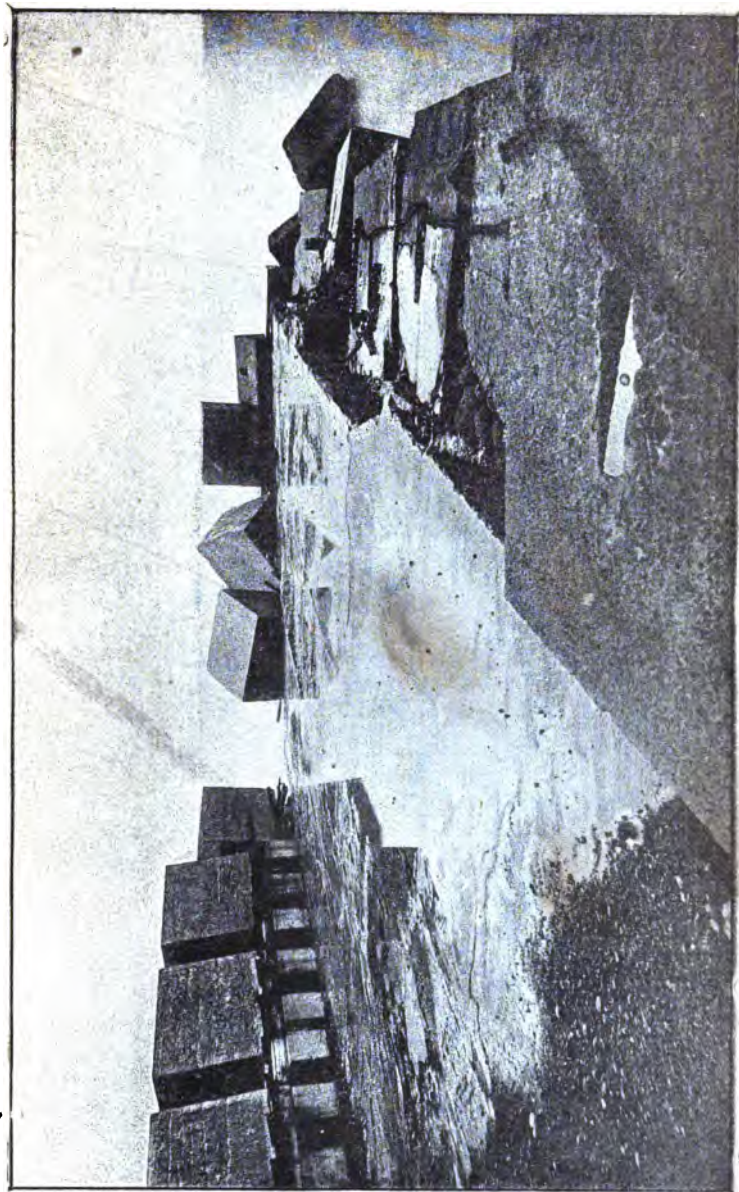
(Commune par Commune) par



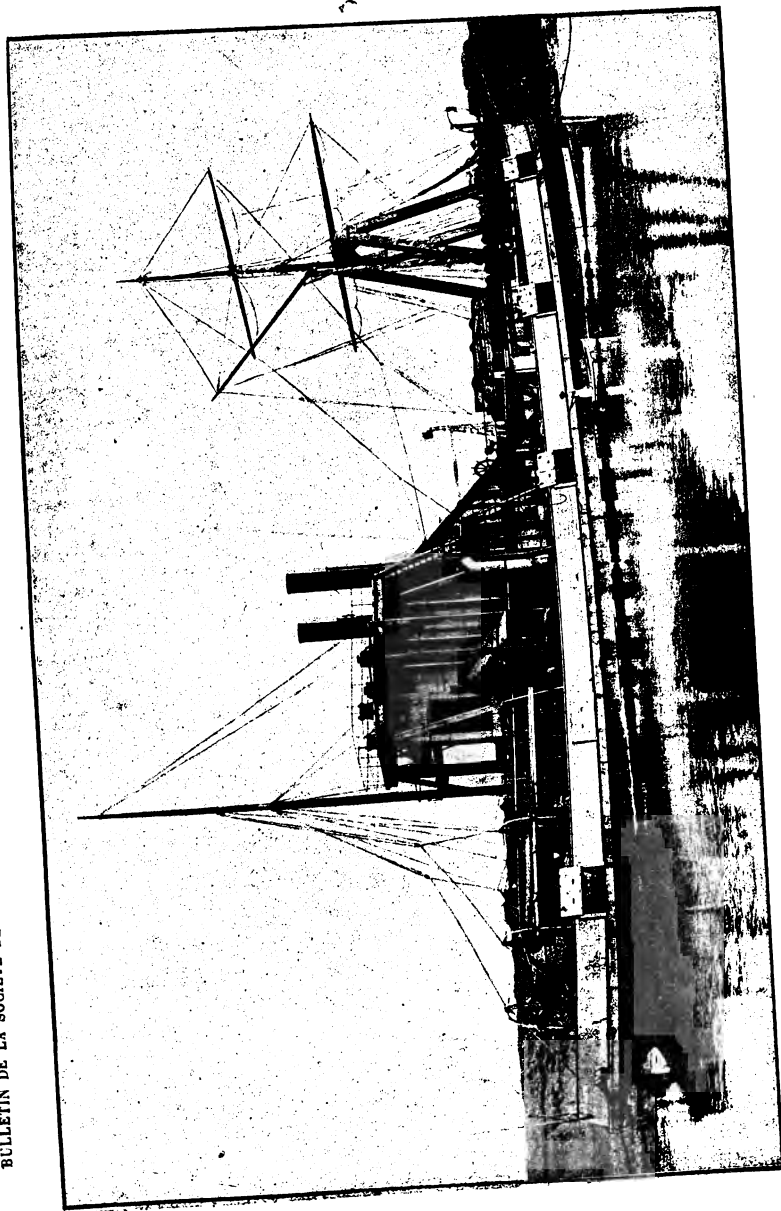
SPÉCIMEN de la CARTE de la RÉ
ou DENSITÉ de la POPUL
(Commune par Commune) par



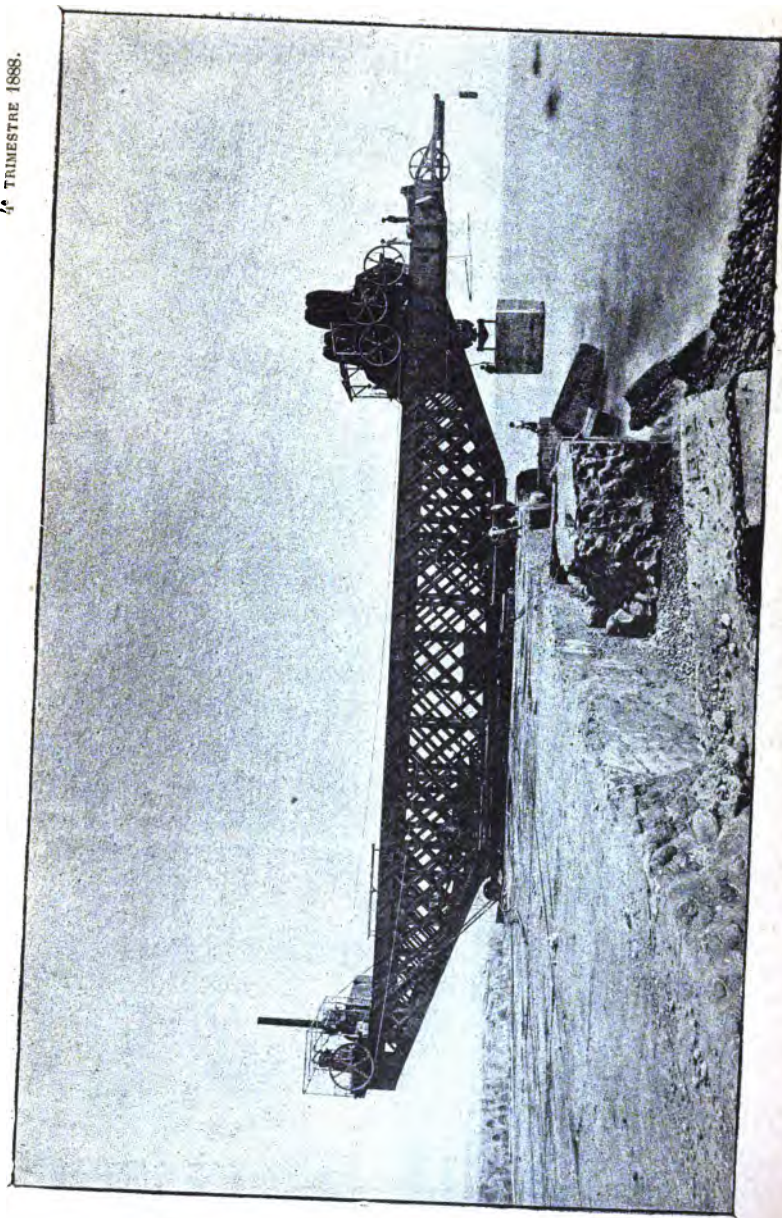
DOCKS.



JETÉE.

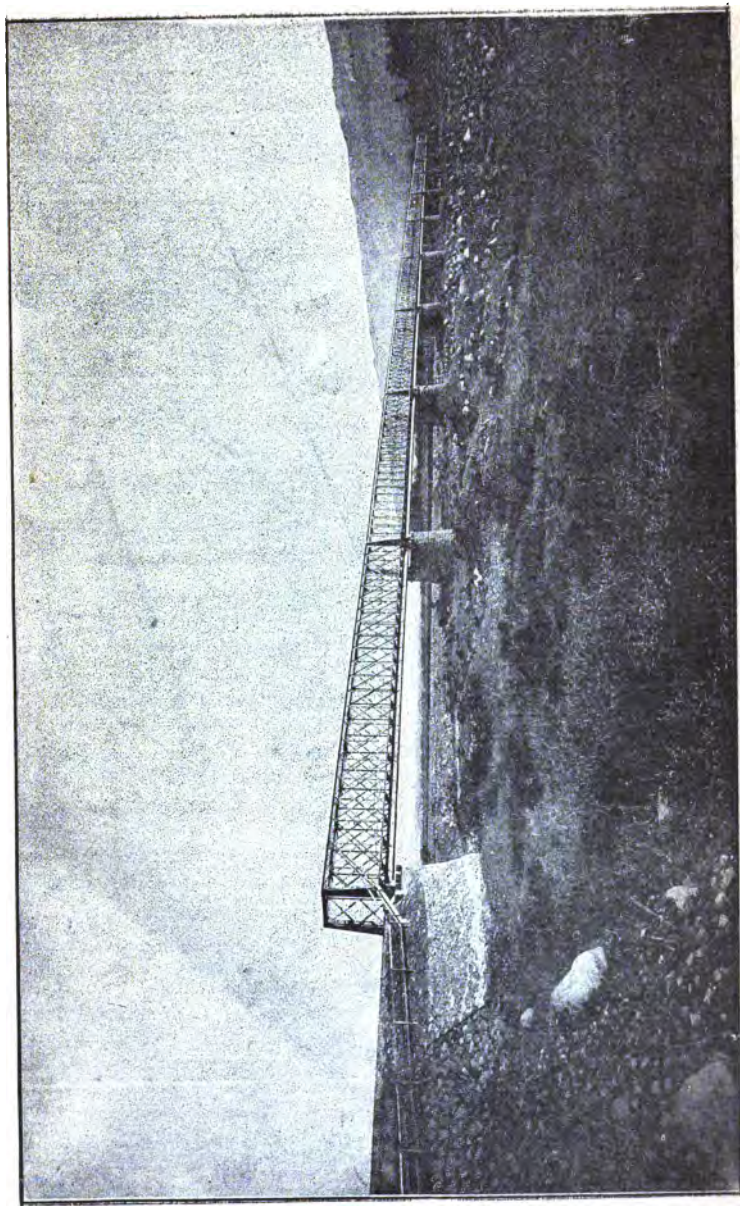


DRAGUE MARINE.



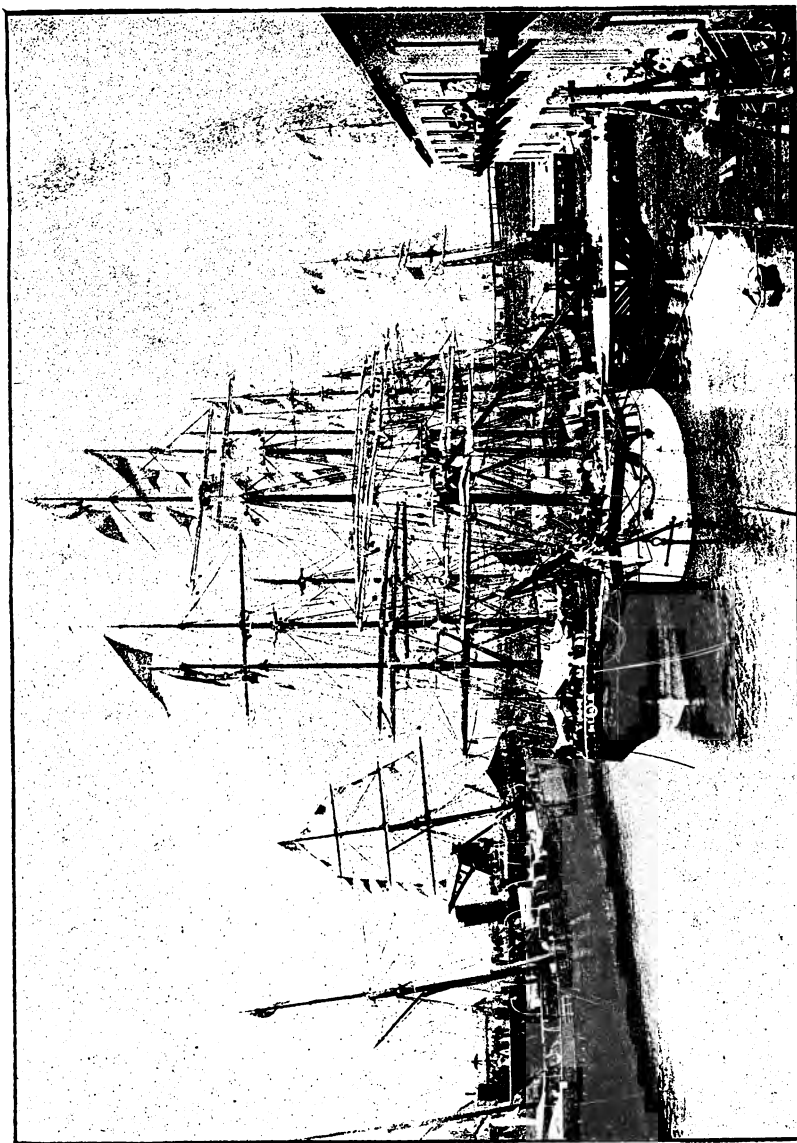
TITAN.





PONT DE LA RIVIÈRE DES GALETS.





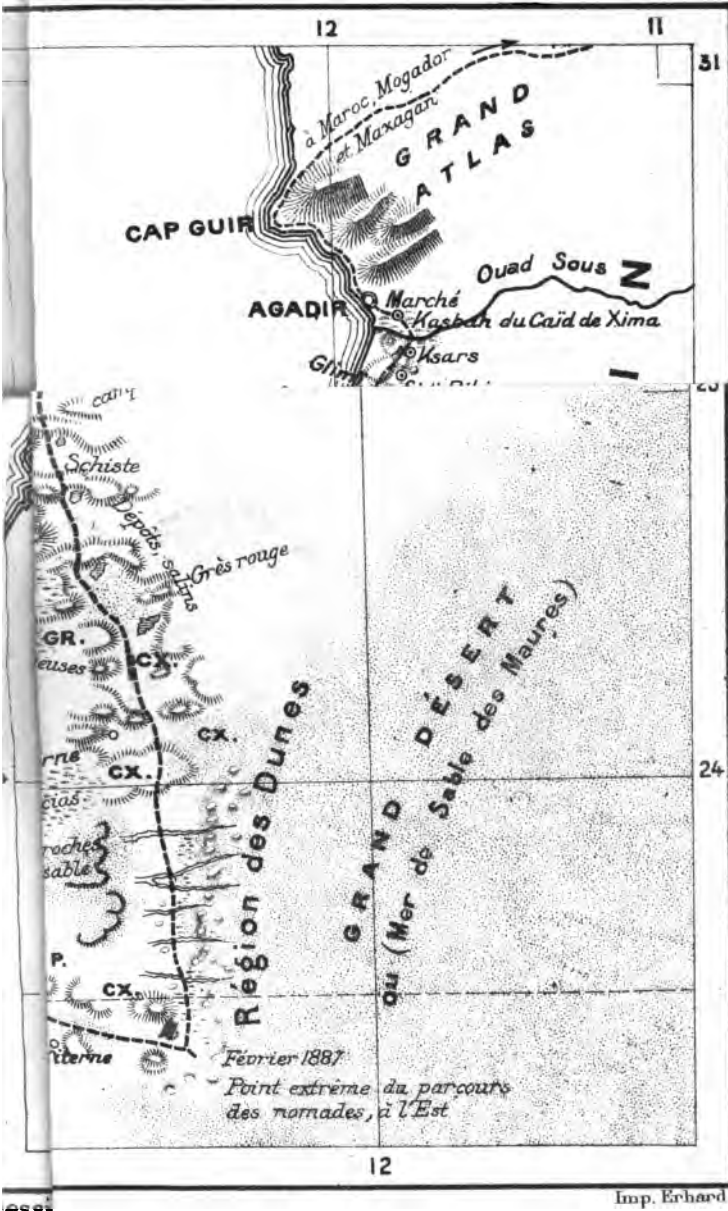
INAUGURATION DU PORT DE LA POINTE DES GALETS.
Avril 1880.

Journal de la Société de Géographie (27 septembre 1888)



JEAN FRANÇOIS DE GALAUF

Comte de Laperouse, Chef d'Escadre





RA
tenai

L Q

107.5

L

